Skrzydlata
POLSKA
NR 29 (419) • 15. VII. 1959 • CENA 2 zł

XXIII SALON LOTNICZY W PARYŻU

Foto: „Aviatione Magazine"

ECHA

LIPIEC — jak zwykle — jest pierwszym miesiącem wakacji i jednym z tych dwóch miesięcy letnich, w których następuje największe nasilenie urlopów. Tak jak co roku opustoszały znów miasta i tysiące dzieci, młodzieży i dorosłych wyjechało po słońce: w góry i nad morze, nad rzeki i jeziora, na wieś — wszędzie tam, gdzie można odpocząć na świeżym powietrzu, opalać się na słońcu, znaleźć odprężenie, rozrywkę, sport, turystykę czy zakosztować letniej przygody.

Ten jednakże lipiec jest inny, bo jubileuszowy — piętnasty w Polsce Ludowej. Obojętnie więc gdzie w tej chwili przebywacie, przy tzw. warsztacie pracy czy na urlopie, nie możecie nie zauważyć, że cały kraj żyje w tej chwili przygotowaniami do obchodów Święta Lipcowego — piętnastolecia naszej Ludowej Ojczyzny. W prasie spotkać można już wiele z tej okazji wspomnień, podsumowań, analiz i bilansów. Staramy się możliwie jak najbardziej wszechstronnie przedstawić sobie obraz minionego piętnastolecia.

Nie były to lata ani łatwe, ani proste. Przeciwnie. Było to piętnaście lat trudnej i twardej pracy. Sukcesy przeplatały się nieraz z niepowodzeniami. Nie uniknęliśmy też błędów. Po latach koszmarnej okupacji hitlerowskiej musieliśmy budować prawie wszystko od nowa, uczyć się wielu nowych rzeczy. Każdy z nas ma w tej odbudowie i rozbudowie kraju swój udział, wniósł w ten okres jakąś cząstkę własnego życia.

Właśnie życia. Bo przecież niepodobna zapomnieć, że budując nowe miasta czy nowe obiekty przemysłowe w zniszczonym wojną kraju, odbudowywaliśmy przecież równocześnie w jakiś sposób nasze własne życie: osobiste, rodzinne i zawodowe. Zaczęliśmy żyć jakoś po nowemu, myśleć nowymi kategoriami, uczyć się wielu różnych nowych rzeczy, które w pamiętnym lipcu 1944 r. przyniosło nam wraz z wyzwoleniem narodowym wyzwolenie społeczne. Poczuliśmy smak nowego życia, chociaż układało się nam ono w minionym piętnastoleciu czasami nie zawsze jeszcze najłatwiej.

Piętnastolecie — to, obok niezwykle wymownych liczb z osiągnięć politycznych, społecznych, gospodarczych, kulturalnych i innych naszego kraju, całe mnóstwo wielobarwnych biografii ludzkich, zwykłych obywateli dwudziestodziewięciomilionowego narodu. W kalejdoskopie wielkich i szybkich przemian, jakie nastąpiły w Polsce w minionym piętnastoleciu, postacią pierwszoplanową jest człowiek — obywatel Polski Ludowej. I jego bilans, ten nawet najbardziej osobisty, liczy się, jest równie ważny, jeżeli chce się mieć właściwy obraz naszego piętnastolecia.

Pomyślcie o tym, właśnie w ten piętnasty lipiec. Dodajcie do tego ogólnego bilansu piętnastu lat życia naszej ludowej Ojczyzny swój bilans osobisty z tego okresu. Obraz naszych osiągnięć będzie pełniejszy i... jak najbardziej optymistyczny.

IKARUS

SZYBOWNICY WITAJĄ XV-LECIE POLSKI LUDOWEJ

NOWYMI REKORDAMI MIĘDZYNARODOWYMI

Henryk Zydorczak

Ludwik Misiek

DNIA 6 lipca br. polski wyczyn szybowcowy wzbogacony został dwoma doskonałymi osiągnięciami. Pilot **Henryk Zydorczak** z pasażerem Jerzym Leśnierowskim — obaj z Aeroklubu Ostrowskiego, wykonali na szybowcu „Bocian" przelot docelowo - powrotny na trasie Krotoszyn — Warszawa — Krotoszyn, łącznej długości **524 km.** Wynik ten jest lepszy od dotychczasowego rekordu świata w klasie szybowców dwumiejscowych, ustanowionego dnia 12 maja br. przez Zbigniewa Kirakowskiego wynikiem 488 km.

Również w poniedziałek, dnia 6 lipca pilot **Ludwik Misiek** z Aeroklubu Poznańskiego wykonał na szybowcu „Jaskółka" przelot docelowo - powrotny na trasie Poznań — Olsztyn — Poznań. Łączna długość tej trasy wynosi **536 km,** co stanowi wynik lepszy od dotychczasowego rekordu świata w klasie szybowców jednomiejscowych, należącego obecnie do Czechosłowaka Vladislava Zejdy (518,066 km).

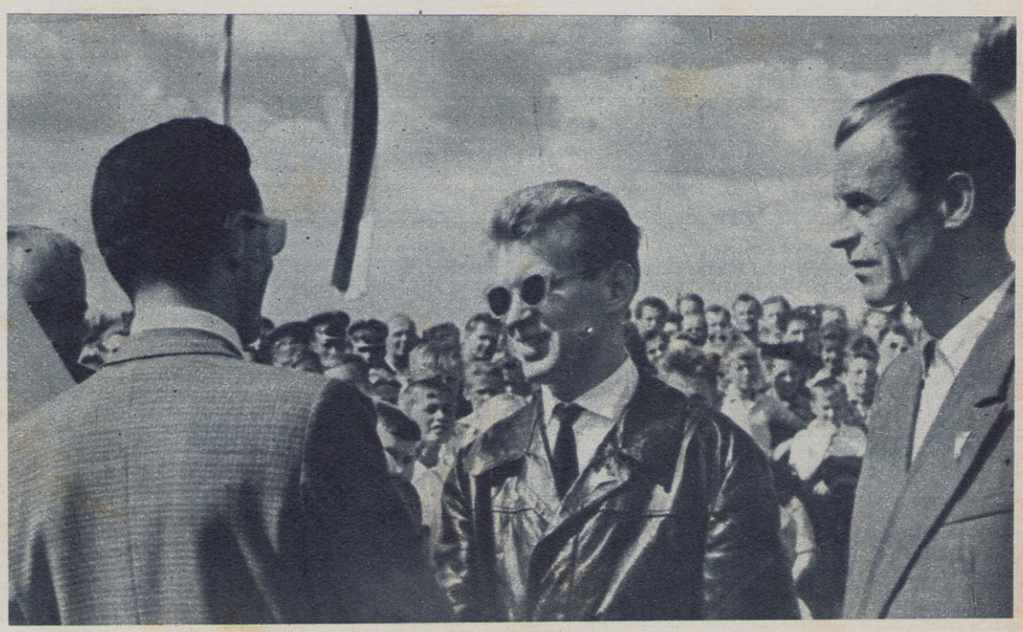
Brat nowego rekordzisty świata — **Józef Misiek** uzyskał w tym samym dniu na szybowcu „Bocian" (z pasażerem) prędkość **65 km/h** w przelocie po trasie trójkąta 300 km, bijąc tym samym dotychczasowy rekord Polski w tej konkurencji i klasie, który od lipca 1956 roku należał do Henryka Zydorczaka z wynikiem 57,279 km/h.

„333"

SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA JUNIORÓW ZAKOŃCZONE

W niedzielę, 5 lipca br, po tygodniowej walce o tytuł najlepszego pilota wśród juniorów, zakończone zostały V Mistrzostwa Samolotowe Polski. Na lotnisko Aeroklubu Łódzkiego, gdzie odbywała się uroczystość, przybyli członkowie Zarządu Głównego APRL z prezesem wiceministrem Stefanem Antosiewiczem na czele oraz zaproszeni goście i miejscowe społeczeństwo. Po krótkich przemówieniach członka zarządu AŁ inż. Zygmunta Sroczyńskiego i wiceministra Antosiewicza — komisarz sportowy Jerzy Iszkowski odczytał wyniki mistrzostw. Tytuł mistrza Polski zdobył **JERZY KONDRACIUK (Białystok),** wicemistrza — **STANISŁAW MARLIŃSKI (Częstochowa),** trzecie miejsce zajął zeszłoroczny mistrz **JÓZEF KURPIELA (Wrocław).** Następnie prezes APRL wręczył dyplomy i nagrody trzem zwycięskim załogom, a sympatyczne harcerki obdarowały je biało-czerwonymi wiązankami róż. Nagrody otrzymali również zdobywcy pierwszych miejsc w poszczególnych konkurencjach. Uroczystość zakończyły pokazy lotnicze.

Prezes APRL wiceminister Stefan Antosiewicz wręcza nagrody mistrzowi Polski Jerzemu Kondraciukowi i jego towarzyszowi Tomaszowi Rybickiemu. Foto: B. Koszewski



TU-114 W USA

DO USA przyleciał pod koniec czerwca br. turboodrzutowym samolotem pasażerskim Tu-114 główny konstruktor tego samolotu Andrej Tupolew. Przelot Tu-114 był pierwszym lotem bez lądowania z Moskwy do Nowego Jorku.

Podczas konferencji prasowej na lotnisku nowojorskim Tupolew m. in. przypomniał, że w 1937 r. lotnicy radzieccy Czkałow i Gromow stracili na przelot z ZSRR do USA przez Biegun Północny 76 godzin. Dzisiaj natomiast samolot Tu-114 przebył przestrzeń między obu krajami w 10 godzin 45 minut. — Można stwierdzić — powiedział twórca Tu-114 — że dzisiaj przestrzeń już nas nie dzieli lecz zbliża. Wyraził on także gotowość ZSRR do rozpoczęcia obsługi linii lotniczej ze Stanami Zjednoczonymi. (r)

Na zdjęciu — od lewej: Prezes Towarzystwa Nawigacyjnego USA Frank Barry, prezydent Nowego Jorku Wagner, wicepremier ZSRR F. Kozłow, przedstawiciel nowojorskich władz miejskich Winston oraz słynny konstruktor A. Tupolew podczas zwiedzania Nowego Jorku.

Foto: CAF

W ZSRR wystrzelono
2-tonową rakietę geofizyczną

7 lipca br. agencja TASS opublikowała informację o pomyślnym wystrzeleniu jednostopniowej rakiety balistycznej średniego zasięgu.

W dniu 2 lipca o godzinie 6.40 według czasu moskiewskiego — zgodnie z planami prac naukowych nad badaniem górnych warstw atmosfery — wyrzucono kolejną rakietę geofizyczną. Była ona wyposażona w aparaturę do badania pozaziołkowej części widma słonecznego, struktury jonosfery, kierunku i szybkości prądów powietrznych na różnych wysokościach, strumieni mikrometeorów, a także w aparaturę do określania gęstości i składu atmosfery na różnych wysokościach. W głowicy rakiety umieszczono dwa psy: „Otważnaja" i „Śnieżynka" oraz królika w celu zbadania fizjologicznych funkcji zwierząt podczas wznoszenia się na duże wysokości. Ogólny ciężar aparatury naukowej wynosił ponad 2 000 kG. Specjalny system ratowniczy zapewnił pomyślne lądowanie głowicy rakiety.

Dzięki udanej próbie z ostatnią rakietą geofizyczną uczeni otrzymali szereg cennych materiałów dotyczących badanych dziedzin. M. in. po raz pierwszy otrzymano dane o składzie lekkich gazów w atmosferze. (r)

Komunikat Nr 4(14) CZSpad.

Publikujemy kolejne wyczyny uzyskane w dwóch rozegranych konkurencjach Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski":

Konkurencja II. Dwa skoki dzienne z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania: **1. Aeroklub Krakowski** — JANUSZ MOLIK (31.V.) wynik: 11,3 m i 3,7 m; **2. Aeroklub Wrocławski** — WOJCIECH SOLEŻYŃSKI (26.VI.) wyniki: 19,3 m i 0,2 m.

Konkurencja IX. Dwa skoki z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu z prowadzeniem ciała stylem płaskim w dowolnie obranym kierunku na celność lądowania: **1. Aeroklub Wrocławski** — HENRYK CZYŻ (26.VI.) wynik: 14,2 m i 5,15 m, styl — 300 pkt; WOJCIECH SOLEŻYŃSKI (20.VI.) wynik: 8,8 m i 24,92 m, styl — 280 pkt.

Czekamy na dalsze zgłoszenia z aeroklubów regionalnych. (m)

Dar DWL dla Centrum w Lesznie

CENTRUM Szybowcowe APRL w Lesznie otrzymało od DWL kabinę treningową typ 52. Jest to jedyny egzemplarz tego typu w szybownictwie. Kabina treningowa typ 52 przeznaczona jest do doskonalenia pilotów według przyrządów oraz do naziemnego przygotowania nawigacyjnego. Przy pomocy kabiny można trenować loty według przyrządów, imitację nocnych lotów po kręgu, lot na radiostację, lot po trasie.

Na zdjęciu: Próba techniczna. W kabinie znany pilot szybowcowy Z. Kirakowski, obok R. Zabiełło. (r)

Foto: CAF

POLSCY PILOCI SPORTOWI ODLECIELI DO COVENTRY

W dniach od 9 do 11 lipca odbywa się w Coventry (Anglia) na lotnisku Baginton doroczny międzynarodowy konkurs akrobacji samolotowej, organizowany przez Aeroklub Wielkiej Brytanii o puchar Lockheed'a.

Decyzją Prezydium Aeroklubu PRL, o której już wcześniej informowaliśmy, bierze w tym roku udział w tej imprezie delegacja obserwatorów Aeroklubu PRL w składzie: Wacław Stański, Wacław Kozielski i Adam Flis.

Delegacja odleciała do Londynu z Okęcia w godzinach rannych dnia 7 lipca 1959 r.

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Podczas prób zapłonowych eksplodował dn. 25.VI. prototym amerykańskiego pocisku międzykontynentalnego „Atlas". Doświadczenie przeprowadzano na poligonie zakładów „Convair - Astronautics" w Sycomore Canyon, w odległości 30 km od San Diego. Ofiar w ludziach nie było.

Na lotnisku Shannon w Irlandii wybuchł pożar na pokładzie amerykańskiego samolotu transportowego, który przygotowywał się akurat do odlotu. Maszyna całkowicie spłonęła, 6-osobowa załoga i dwóch pasażerów, którzy zdążyli zająć już miejsca w samolocie, zdołało się jednak uratować.

Dwie „Dakoty" włoskiego lotnictwa wojskowego zmuszone zostały przez myśliwce ZRA do lądowania na lotnisku kairskim. Samoloty włoskie leciały z Somali i naruszyły obszar powietrzny Egiptu. Po krótkich wyjaśnieniach na lotnisku maszyny włoskie odleciały do swego kraju.

Samolot rozpoznawczy marynarki amerykańskiej dwukrotnie naruszył dnia 25.VI strefę powietrzną Chińskiej Republiki Ludowej, przelatując nad jedną z wysp Siszang w prowincji kuantuńskiej. Tego samego dnia również samolot patrolowy marynarki amerykańskiej przeleciał nad wyspami Siszang. Jak podaje agencja Nowych Chin, rzecznik Ministerstwa Spraw Zagranicznych ChRL został upoważniony do złożenia 51 poważnego ostrzeżenia przeciwko prowokacjom ze strony amerykańskich samolotów wojskowych.

Uczeni Instytutu Maszynoznawstwa i Automatyki Akademii Nauk Ukraińskiej SRR skonstruowali przyrząd elektryczny do poszukiwania bogactw naturalnych z powietrza. Do pracy jego niepotrzebny jest dotychczas stosowany kabel naziemny, który by wytwarzał pole elektromagnetyczne, gdyż pole takie wytwarza obecnie specjalna rama zainstalowana w samolocie lub śmigłowcu. Wynalazek ten znajdzie szerokie zastosowanie przy sporządzaniu map geologicznych i poszukiwaniu bogactw naturalnych na niedostępnych i trudnych terenach.

Po trzech konkurencjach Wodzyński trzeci

Telefon własny z Vrsac

W ramach współpracy pomiędzy Aeroklubem PRL i Lotniczym Związkiem Jugosławii — VSJ bierze udział w Szybowcowych Mistrzostwach Jugosławii pilot **Bogusław Wodzyński** z Aeroklubu Warszawskiego. Udział ten jest rewanżem za start jugosłowiańskiego pilota Mladen Berković'a w niedawnych Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie. Mistrzostwa Jugosławii rozgrywane są w znanym centrum lotniczym VSJ, w miejscowości Vrsac.

W dniu 7 lipca połączyliśmy się telefonicznie z tym ośrodkiem, odbywając kolejno rozmowę z zastępcą sekretarza generalnego VSJ — Slivarem, z kierownikiem centrum we Vrsac'u — Gorjupem i z naszym zawodnikiem Wodzyńskim. Oto uzyskane informacje:

Mistrzostwa Jugosławii rozpoczęły się 1 lipca i trwają do 12. VII. 59 r. Bierze w nich udział 14 zawodników, startujących na monotypie — szybowcu „Weihe". Zasada monotypu nie jest jednak całkiem ścisła, gdyż niektórzy zawodnicy mają szybowce wyposażone w balastowanie wodne i w aparatury radiowe.

Do dnia 7 lipca rozegrane zostały trzy konkurencje. Jako pierwsza — przelot po trasie trójkąta 100 km. Metę osiągnęło tylko trzech zawodników, a z najlepszą prędkością przelotową Komac — zwycięzca konkurencji. Bogusław Wodzyński zajął w tej konkurencji piąte miejsce.

Drugą konkurencją był przelot docelowy na trasie 94 km, którego jednak wobec słabych warunków termicznych nikt nie zdołał wykonać w pełni. Najlepszy wynik dnia wyniósł 40 km i należał do Korsica, który tym samym zwyciężył w konkurencji. Wodzyński przeleciał w tym dniu 29 km, klasyfikując się znów na piątym miejscu.

Jako trzecią konkurencję rozegrano przelot po trasie trójkąta 200 km. Metę osiągnęło tylko dwóch zawodników, w których zwycięzcą został Mrak. Wodzyński po raz trzeci zajął piąte miejsce.

W efekcie po trzech konkurencjach prowadzi w klasyfikacji łącznej Komac przed Korsicem, **na trzeciej pozycji jest Wodzyński**, a na czwartej Mrak.

Zawodom od początku towarzyszy nie bardzo sprzyjająca pogoda, a w dniu rozmowy Vrsac znajdował się w zasięgu stacjonarnego wyżu barometrycznego, w związku z czym organizatorom mistrzostw trudno było przewidzieć ile jeszcze konkurencji zdołają przeprowadzić do końca trwania zawodów. Ich ostateczne wyniki postaramy się podać w następnym numerze naszego pisma.

ter.

WYJAŚNIENIE

Autorem artykułu zamieszczonego w nr. 28 „Skrzydlatej" z dnia 8 lipca br. pt. „Zmierzch leśnych bogów — czyli... harcerska szkoła lotnicza" oraz zdjęć jest **Aleksander BECK.** Za przeoczenie bardzo przepraszamy Autora i Czytelników.

W tym TYGODNIU *rozmawiamy*

ZE STARSZYM INSTRUKTOREM PILOTEM OLGIERDEM PASZYCEM

JEDNYM z najbardziej popularnych wśród szybowników i cenionych pilotów holujących w naszym kraju jest Olgierd Paszyc, instruktor-pilot Centrum Szybowcowego w Lesznie. Swą postawą sportową, wysokimi kwalifikacjami pilotażowymi oraz umiejętnością współżycia z ludźmi zjednał sobie szacunek tych wszystkich, którzy się z nim zetknęli. Na równi darzony jest uznaniem za pracę tak przez mechaników lotniczych, pilotów szybowcowych, jak i przełożonych. Nie tylko w powietrzu umie się wykazać dużym doświadczeniem, ale również na ziemi wyróżnia się koleżeństwem, uprzejmością i kulturą osobistą.

Olek Paszyc rozpoczął swój start lotniczy w czerwcu 1949 roku w Goleszowie, gdzie następnie ukończył szkołę szybowcową. Dnia 4 maja 1950 r. uzyskał Srebrną Odznakę Szybowcową, a w czerwcu latał już na Żarze jako pilot wyczynowy i zdobył tam w niedługim czasie IV stopień wyszkolenia szybowcowego. W 1951 r. ukończył Centralną Szkołę Instruktorów Szybowcowych (CSIS), w której rozpoczął pracę zawodową jako instruktor. Tam otrzymał w 1952 r. uprawnienia pilota i instruktora samolotowego. Po rozwiązaniu CSIS-u przeniesiono go do Aeroklubu Warszawskiego, gdzie był kierownikiem sekcji szybowcowej. Na I SMP w 1953 r. i na MZS w 1954 r. latał jako pilot holujący.

W listopadzie 1954 r. został powołany do służby wojskowej, w czasie której początkowo latał jako radiotelegrafista (Li-2), a później otrzymał zezwolenie na wykonywanie lotów treningowych na wojskowych samolotach szkolnych. Po odbyciu służby wojskowej (1957) rozpoczął pracę w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach jako starszy instruktor samolotowy. W sezonie zimowym 1957/58 r. i 1958/59 r. był uczestnikiem Doświadczalnych Wypraw Falowych w Nowym Targu. Na tej ostatniej pełnił obowiązki szefa pilotów. Od marca 1959 r. pracuje w Centrum Szybowcowym w Lesznie na stanowisku starszego instruktora samolotowego. Do tej pory wylatał 2 114 godzin na samolotach i 427 godzin na szybowcach. Ogółem wykonał ponad 3 000 lotów holowanych. Na V SMP był szefem pilotów holujących.

— Czy Pan jest zadowolony z pracy w lotnictwie sportowym?

— Mało powiedzieć zadowolony. Praca w lotnictwie sprawia mi wielką przyjemność i satysfakcję. Proszę sobie wyobrazić, iż czasem człowiek po intensywnym lataniu czuje się tym lataniem przesycony. Wtedy chciałby wypocząć poza lotniskiem. Ale już po dwóch lub trzech dniach stwierdza, że czegoś mu brak, że odczuwa potrzebę latania.

— Może chciałby Pan opowiedzieć o swoim najatrakcyjniejszym locie, powiedzmy jakiejś przygodzie lotniczej?

— Proszę bardzo. Ubiegłego roku w czasie Szybowcowych Mistrzostw Świata poleciałem do Warszawy celem przetransportowania pracownika Polskiego Radia, a wraz z nim cennego sprzętu radiowego. W drodze powrotnej w odległości około trzydziestu kilometrów od Leszna napotkałem bardzo silną burzę, która uniemożliwiła mi dojście do punktu docelowego. Biorąc pod uwagę małą odległość jaka dzieliła mnie od lotniska, próbowałem za wszelką cenę przebić się przez burzę i osiągnąć Leszno. Próbę tę uniemożliwiała mi nadmierna żywiołowość burzy. Nie mogłem się też dostać do blisko leżącego lotniska w Poznaniu. Potem usiłowałem dolecieć do Ostrowa, ale burza ta była tak rozległa, że nie tylko udaremniła mi dojście do Leszna i pobliskich lotnisk, lecz zaczęła mnie oskrzydlać.

— Rzeczywiście, znalazł się Pan w sytuacji bardzo skomplikowanej...

— Tak. Pozostała mi jedynie możliwość ucieczki w kierunku odwrotnym — w stronę Warszawy. Najbliżej położone lotnisko znajdowało się w Łodzi. Dochodziła godzina dwudziesta pierwsza, zapadł zmrok. Pech chciał, że właśnie w tym locie uszkodziła się instalacja elektryczna. W związku z tym nie mogłem uruchomić klap, a więc bezpiecznie lądować w terenie przygodnym. W zbiornikach kończyło się paliwo. Na pokładzie miałem pasażera i cenny sprzęt radiowy. Postanowiłem więc za wszelką cenę dotrzeć do Łodzi. Brak wykreślonej trasy utrudniał mi lot po najkrótszym kursie. Ciemności w kabinie utrudniały mi kontrolę mapy i przyrządów pokładowych. Obawiałem się czy znajdę nieoświetlone lotnisko. Jednak dzięki dobrej znajomości terenu zdołałem odszukać lotnisko Aleksandrów i lądować według świateł budynku portowego i hangaru. Po zahangarowaniu maszyny burza, przed którą uciekałem osiągnęła lotnisko. Gdy zajrzałem do zbiorników stwierdziłem, że paliwo było do ostatniej kropli wyczerpane.

— Wiadomo ogólnie, że od szeregu lat był Pan pilotem holującym na zawodach i mistrzostwach szybowcowych i ma Pan w tej dziedzinie duże doświadczenie. W związku z tym, pytanie: — Kto może być dobrym pilotem holującym?

— Przede wszystkim dobry pilot samolotowy, będący dobrym nawigatorem, a co najważniejsze uprawiający wyczynowo sport szybowcowy.

— Na czym polega praca pilota holującego?

— Praca pilota holującego nie jest tak lekka jak by to się mogło wydawać, a mianowicie wyciągnięcie szybowca na określoną wysokość i powrót bez niego na lotnisko. Wprost przeciwnie. Aby hol był skuteczny, pilot holujący musi znać doskonale warunki meteorologiczne zapewniające szybownikowi odczepienie się w prądach wznoszących (kominach) i to w takich rejonach, które pozwolą mu na uzyskanie wysokości bez specjalnego oddalenia się od lotniska. Drugi etap pracy holownika polega na ściąganiu szybowców z przelotów, a te jak wiemy w większości kończą się lądowaniem na terenach przygodnych. W tym przypadku wymaga się od pilota holującego bardzo dokładnego i jednocześnie szybkiego przygotowania przelotu. Po przelocie w rejon lądowania szybowca, pilot winien wykazać się dużą spostrzegawczością w celu jego odnalezienia. Lądowanie odbywa się na krótkich polach znad dużych przeszkód terenowych, przy czym nie zawsze lądowanie można wykonać pod wiatr. W innych przypadkach nawierzchnia pola może być miękka, piaszczysta lub pokryta wysokim poszyciem. W każdym takim i innym wypadku pilot holujący musi przeprowadzić bezbłędne rozpoznanie w celu bezpiecznego wykonania manewru lądowania. Również start z przygodnego terenu wymaga wysokich umiejętności pilotażowych. Ponadto od pilota holującego wymaga się poważnego podejścia do wykonywanego zadania ze względu na dużą osobistą, niekontrolowaną swobodę działania.

— Czy trudne jest holowanie szybowca?

— Dla pilota doświadczonego nie przedstawia to większych trudności. Na uwagę zasługuje holowanie w trudnych warunkach atmosferycznych, w których występuje bardzo silna turbulencja.

— Z jakich rozmiarów pól przygodnego lądowania ściągał Pan szybowce na lotnisko?

— Począwszy od dużych pól przypominających lotnisko, do zupełnie małych skrawków ziemi nie przekraczających osiemdziesięciu metrów. Dla przykładu podam, że znaną szybowniczkę francuską Marcelle Choisnet podczas Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie ściągałem z półka porośniętego wysokim owsem, a położonego na stoku górskim (województwo kieleckie). Miało ono nieco więcej jak siedemdziesiąt metrów długości.

— Co Pan może powiedzieć o swojej pracy w Centrum Szybowcowym w Lesznie?

— Pracuję tutaj nie tylko jako pilot holujący, ale jestem również instruktorem samolotowym i szybowcowym. Ponadto latam wyczynowo na szybowcach. W tym roku wykonałem przelot prędkościowy po trasie trójkąta sto kilometrów (72,6 km/h) oraz przelot otwarty do południowej Słowacji (420 km). W przyszłym roku chciałbym się zakwalifikować do Szybowcowych Mistrzostw Polski przez start w Całorocznych Zawodach o Memoriał Ryszarda Bitnera.

— Czym interesuje się Pan poza lotnictwem?

— Motoryzacją. W wolnych chwilach lubię „grzebać" we wszelkiego rodzaju pojazdach mechanicznych, niestety w tej chwili jeszcze nie swoich. Interesuje mnie także scena, więc jestem częstym gościem teatrów poznańskich.

— Na koniec chciałbym prosić Pana o życzenia dla sportu samolotowego.

— W pierwszym rzędzie należałoby przyspieszyć produkcję seryjną samolotu M-cztery, który umożliwiłby pilotom uprawianie wyczynu samolotowego. Posiadanie takiej maszyny wpłynęłoby niewątpliwie na wzrost zainteresowania pilotów wszelkimi imprezami samolotowymi, tak krajowymi jak i zagranicznymi.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Olgierd Paszyc w kabinie samolotu holującego. Foto: T. Malinowski

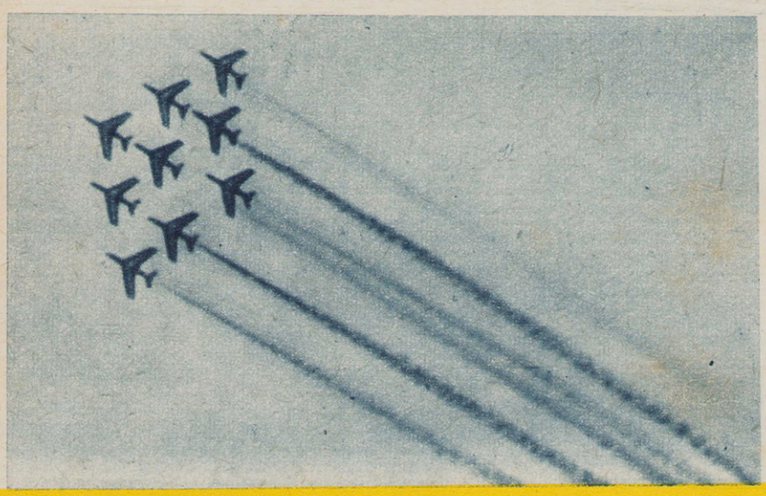
PIERWSZE FOTO – MIGAWKI Z

Le Bourget-59

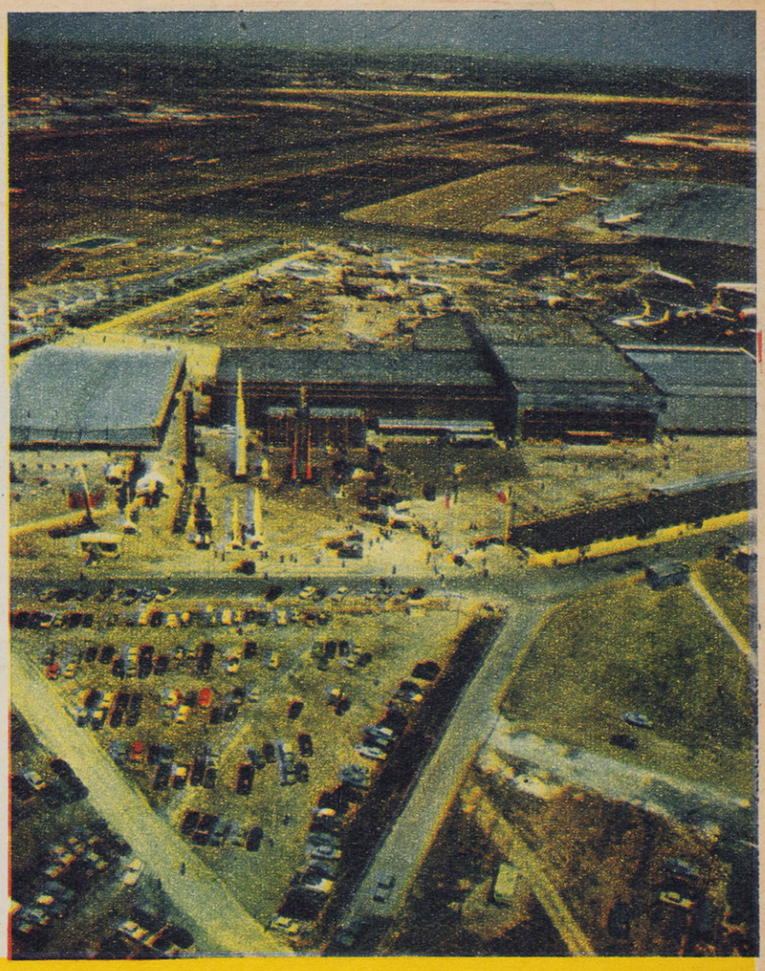
KORESPONDENCJA WŁASNA Z PARYŻA

Jak już podawaliśmy, w dniach 12—21 czerwca br. odbył się na paryskim lotnisku Le Bourget XXIII Międzynarodowy Salon Lotniczy. Osiągnięcia swego przemysłu lotniczego zademonstrowały na nim następujące państwa: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Francja, Hiszpania, Holandia, Kanada, NRF, Szwajcaria, Szwecja, USA, Wielka Brytania, Włochy i Związek Radziecki. Poprzedzając obszerniejsze sprawozdanie z Salonu, zamieszczamy na tej stronie pierwsze fotomigawki z Le Bourget naszego sprawozdawcy.

Tekst i zdjęcia: JERZY R. KONIECZNY

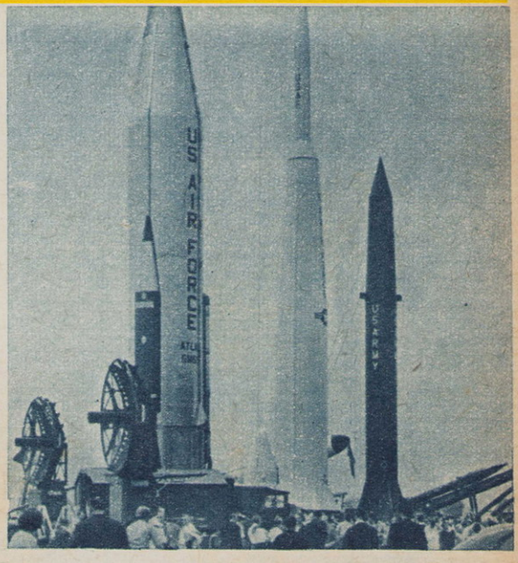


Francuski zespół wojskowy dał na 9 myśliwskich samolotach odrzutowych typu „Mystere IV" piękny, wysokiej klasy pokaz akrobacji zespołowej.



Widok ogólny na lotnisko Le Bourget — pawilony wystawowe i ekspozycje Salonu. Jak podają statystyki, w ciągu 10 dni zwiedziło go przeszło pół miliona osób.
Foto: „Aviation Magazine"

Wielka sensacja Salonu: radziecki olbrzym komunikacyjny Tu-114. Na zdjęciu z prawej: — Zachód wyeksponował na Salonie najbardziej sprzęt wojskowy. Szczególną uwagę zwracały rakiety. Makiety niektórych, słynnych rakiet amerykańskich m. in. „Atlas", „Thor" i „Redstone", znajdowały się tuż przy wejściu do głównego pawilonu Salonu.



Śmigłowiec-amfibia Sikorsky S-62 mogący zabrać na swój pokład 12 żołnierzy. Silnik turbinowy — 1 050 KM. Prędkość 124 km/h.

Znane nam skądinąd Dornier Werke, GMBH, zwróciły na siebie uwagę na Salonie maszynami DO-27 (silnik Lycoming — 270 KM, prędkość 250 km/h — na zdjęciu u góry) i DO-28.

Na starcie mistrzostw szybowcowych NRD. Na pierwszym planie „Libelle".

SZYBOWNICY NRD OSIĄGNĘLI POZIOM ŚWIATOWY

KARL HEINZ HARDT
Redaktor odpowiedzialny „Flügel der Heimat"

KORESPONDENCJA WŁASNA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

PIERWSZE szybowcowe mistrzostwa NRD, których terenem była szkoła szybowcowa GST w Schönhagen, zakończyły się. Spełniło się to, o czym wielu z nas tylko marzyło w skrytości ducha: szybownikom NRD udało się osiągnąć poziom na miarę światową. Wyniki — przeszły wszelkie oczekiwania. Długoletnia praca przyniosła owoce, czego potwierdzeniem może być opinia znakomitego czechosłowackiego szybownika dr. Ladislava Hazy, iż pierwszych dziesięciu pilotów w klasyfikacji końcowej mistrzostw NRD miało by wiele do powiedzenia na mistrzostwach świata i mogło by ulokować się w pierwszej piętnastce na liście wyników ostatecznych. I co jeszcze brzmi radośnie: najlepszymi okazali się piloci, których talent rozwijał się niezauważony — oni właśnie pokazali lwi pazur.

Następnym radosnym faktem stało się potwierdzenie dobrych własności szybowca wyczynowego „Libelle", co uwidoczniło się szczególnie przy występowaniu słabych warunków meteorologicznych. Zwrotność tego szybowca i jego zdolność do akcji w słabej termice po prostu predystynowały go do warunków w jakich rozgrywane były mistrzostwa. W silnej termice „Libelle" ustępowała tylko trochę „Jaskółce" w szybkości.

Polscy koledzy już teraz mają okazję przekonać się o zaletach „Libelle", bowiem jeden egzemplarz tego typu szybowca został przekazany w Lesznie polskim pilotom, jako dar wydziału szybowcowego Zarządu Głównego GST.

Barwy polskie na pierwszych szybowcowych mistrzostwach NRD reprezentował szybownik Aeroklubu Mieleckiego — Stanisław Wasil. W słabych warunkach meteorologicznych pilot ten nie czuł się dobrze; dopiero w konkurencjach, które cechowała silna termika, wyszedł na swej „Jaskółce" na czoło wszystkich zawodników, osiągając dwukrotnie najlepsze wyniki dnia. W klasyfikacji gości — szybowników zagranicznych ulokował się na drugim miejscu za pilotem czechosłowackim dr. Hazą.

Sensacją mistrzostw stała się konkurencja przelotu prędkościowego po trasie trójkąta o obwodzie 300 km, podczas której diamenty uzyskało równocześnie 22 zawodników.

Podczas mistrzostw zostało pobitych względnie ustanowionych pięć rekordów krajowych NRD i zdobyto 22 diamenty. Dr Haza (CSR) pobił trzy rekordy swego kraju w klasie szybowców dwumiejscowych, osiągając: prędkość po trasie trójkąta 100 km — 67,673 km/h, trójkąta 200 km — 56 km/h i trójkąta 300 km — 69 km/h. Nowe rekordy krajowe NRD w klasie szybowców jednomiejscowych ustanowili: Werner Runge (Potsdam) — prędkość 82 km/h po trasie trójkąta 100 km, Heinz Schramm (Schwerin) — prędkość 59,74 km/h po trasie trójkąta 200 km i Adolf Daumann (Schwerin) — prędkość 58,08 km/h po trasie trójkąta 300 km. W klasie szybowców dwumiejscowych Wilhelm Lienemann z Magdeburga ustanowił na polskim „Bocianie" dwa rekordy NRD: prędkość 75,251 km/h na trójkącie 100 km i 59,04 km/h na trójkącie 200 km.

Mistrzem NRD na rok 1959 został mało dotychczas znany pilot inż. Manfred Blauert z Drezna (6995,59 pkt.), wicemistrzem — Werner Runge z Potsdamu (6635,14 pkt.), na trzecim miejscu uplasował się Gerhard Titow z Frankfurtu nad Odrą (6331,73 pkt.).

Zagraniczni uczestnicy mistrzostw uszeregowali się w następującej kolejności: 1. L. Haza (CSR) na „Bocianie" — 6547 pkt, 2. St. Wasil (Polska) na „Jaskółce" — 5126 pkt, 3. T. Manka (CSR) na „Blaniku" — 4651 pkt.

Stanisław Wasil zajął w klasyfikacji ogólnej 37 pilotów dziewiąte miejsce.

W ciągu ośmiu konkurencji mistrzostw wykonano 575 startów, wylatano 1 175 godzin i przeleciano 37 503 km. Udział w zawodach wzięło 13 szybowców „Libelle", 1 „Libelle-Standard", 10 „Jaskółek", 6 „Meise", 4. „Bociany", 1 „Sohaj", 1 „Sohaj 3-VT 425" i 1 „Blanik". Dziesięć samolotów holujących Zlin-226 wyrzucało 37 szybowników na wysokość 1 000 m przeciętnie w czasie 40 minut, co oznacza, że na jeden start zużywano trochę ponad minutę. Odległość przeleciana przez szybowce i samoloty razem równa się obwodowi kuli ziemskiej po równiku plus odległość z Berlina do Borneo. 26 pilotów miało do chwili rozpoczęcia mistrzostw wylatanych ponad 1 000 godzin, 7 legitymowało się mniejszą ilością. Mistrz NRD Manfred Blauert wylatał przed mistrzostwami tylko 150 godzin, drugi w kolejności Werner Runge — 460 godzin, trzeci Gerhard Titow — 150 godzin.

W czasie przygotowań do mistrzostw i podczas ich trwania następujący piloci wypełnili normy do tytułu Mistrza Sportu: Adolf Daumann (Schwerin). Werner Runge (Potsdam), Harri Berndt (Schönhagen), Fredi Voss (Lipsk), Kurt Rusch (Schönhagen), Fritz Fliegeauf (Schönhagen), Gerhard Greif (Lipsk), Helmut Queitsch (Halle).

Pierwsza trójka w klasyfikacji końcowej mistrzostw: w środku — Blauert (I miejsce), pierwszy z lewej — Runge (II miejsce), trzeci — Titow (III miejsce). Foto: H. Ende (Laucha — NRD)

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Z początkiem przyszłego roku Anglicy wprowadzą do służby na międzykontynentalnych liniach pasażerskich BOAC samoloty odrzutowe amerykańskiej produkcji Boeing 707, zaopatrzone jednak w angielskie silniki Rolls-Royce „Convay". eJst to poważna konkurencja dla samolotów produkcji angielskiej. (z)

Najnowszym śmigłowcem amerykańskim jest Vertol 107, wyposażony w dwa silniki turbinowe poruszające dwa wirniki trzypłatowe. Produkcja Vertol trwała bardzo krótko: decyzja o rozpoczęciu prac zapadła w maju 1957 r., zaś pierwszy lot odbył się w kwietniu 1958 r. (z)

Jak oświadczyli angielscy eksperci, lot rakiety z ludzką załogą na Księżyc odbędzie się w ciągu najbliższych 10—15 lat. (z)

W Belgii, Gosselies, odbyło się w dniu 5 lipca br. tzw. Wielkie Międzynarodowe Kryterium Lotnicze, zorganizowane przez Aeroklub Belgii. W pokazach wzięły udział szybowce, samoloty balony; odbyły się również imprezy modelarskie. (z)

Myśliwce odrzutowe Izraela — „Mystere IV A", zmusiły do lądowania przelatujący nad terytorium Izraela starego typu trójsilnikowy transportowiec libański Savoia-Marchetti SM-79. Wg oświadczenia strony izraelskiej, samolot libański miał na pokładzie nowoczesną aparaturę fotograficzną. (z)

Amerykanie podają, że należy się niedługo spodziewać zawarcia porozumienia ze Związkiem Radzieckim odnośnie połączenia Nowy Jork — Moskwa przez Biegun Północny. Na trasie tej latałyby ze strony radzieckiej turbośmigłowe Tu-114. (z)

W Chinach budowany jest z licencji znany czechosłowacki samolot Super-Aero 45, pod nazwą Shokaku Nr 1. Pierwsza seria maszyn tego typu opuściła zakłady w końcu ub. r. (z)

Pierwszoplanowym zamierzeniem działu szybowcowego francuskich zakładów Breguet jest wyprodukowanie w najbliższym czasie 100 sztuk szybowców wyczynowych „Fauvette" (znany z Leszna). (z)

Pierwszy aeroklub w Demokratycznej Republice Wietnamu otwarty został w dniu 31 maja br. w Hajfongu. Pomocy w zorganizowaniu aeroklubu udzieliła Wietnamczykom czechosłowacka organizacja sportów obronnych SVAZARM. (z)

Po wprowadzeniu na linię Moskwa — Świerdłowsk odrzutowych samolotów Tu-104 przelot trasy skrócił się trzykrotnie, z 5 godz. 50 min. do 1 godz. 55 min. Poprzednio latały na tej linii samoloty Il-12. (z)

Spadochroniarze radzieccy pobili dwa nowe rekordy świata w skokach z wysokości 1 000 m na celność lądowania: Mistrz Sportu P. Antonow w skok z natychmiastowym otwarciem spadochronu uzyskał wynik 4,27 m od środka koła, zaś P. Prokin w skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu — 6,43 m. Pobite zostały rekordy bułgarskiego skoczka A. Dobińskiego i czechosłowackiego — K. Ryby. (z)

Pierwszym rajdem za granicę radzieckiego olbrzyma turbośmigłowego Tu-114 był lot do stolicy Albanii — Tirany. Tu-114 wiózł do Albanii delegację radziecką z N. Chruszczowem na czele. Trasę z Moskwy do Tirany długości 2 500 km Tu-114 przebył w 3 ha 15 min. Na pokładzie znajdował się również główny konstruktor samolotu A. N. Tupolew. (z)

W październiku 1959 r. Grecja otrzyma dwie pierwsze baterie pocisków rakietowych typu „Honest John", a na początku 1960 r. dwie dalsze baterie pocisków tego samego typu. W tym samym okresie Stany Zjednoczone dostarczyć mają armii greckiej także rakiet typu „Nike" i „Corporal". (A)

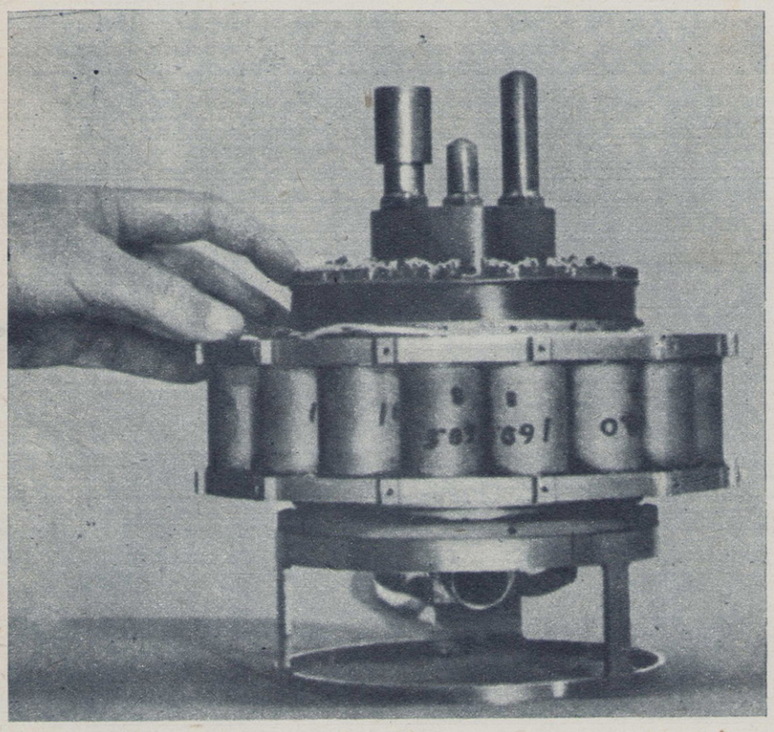
Sześciu żołnierzy wojsk b. prezydenta Kuby — Batisty, sterroryzowało pilota samolotu po wystartowaniu z Hawany i zmusiło go do lądowania w Miami na Florydzie. Po przybyciu do Miami zwrócili się oni do władz USA z prośbą o azyl. Na pokładzie samolotu znajdowało się 30 pasażerów, udających się do kubańskiej miejscowości nadmorskiej Veradero. Jest to już trzeci tego rodzaju wypadek w ciągu ostatnich dwóch miesięcy. (A)

KRONIKA TECHNICZNA

Przyrządy pomiarowe pierwszej amerykańskiej rakiety księżycowej „Pionier - IV"

JAK wiadomo, dopiero piąta próba wysłania przez Stany Zjednoczone rakiety w kierunku Księżyca została zakończona powodzeniem. 3 marca br. „Pionier IV" opuścił Ziemię, przeleciał w odległości około 60 000 km od Księżyca i zaczął krążyć na orbicie wokół Słońca jako druga sztuczna planetoida (pierwszą była radziecka rakieta księżycowa „Mieczta").

Obecnie pokazujemy zdjęcie zespołu przyrządów pomiarowych „Pioniera IV". W górnej części urządzenia widzimy dwa liczniki Geigera-Müllera, w środku — nadajnik radiowy otoczony baterią suchych ogniw, w dolnej części — wyposażenie optyczne fotoelektrycznego zespołu pomiarowego do obserwacji powierzchni Księżyca. (TB)



Goście zagraniczni na Konferencji Techniki Rakietowej i Austronautyki

Goście w czasie zwiedzania Wawelu; od lewej: mgr Marian Markowski (sekretarz Oddziału Krakowskiego PTA), prof. dr Davorin Bazjanac (Jugosławia), prof. dr inż. Tadeusz Kochmański (kierownik Katedry Geodezji Wyższej i Obliczeń Geodezyjnych AGH, przy której istnieje Komórka Techniki Rakietowej i Fizyki Atmosfery; równocześnie prezes Oddziału Krakowskiego PTA), prof. dr Cyryl Staniukowicz (ZSRR), mgr inż. Jacek Walczewski (kierownik Komórki Techniki Rakietowej i Fizyki Atmosfery AGH), prof. dr Rudolf Pesek (CSR).

Z okazji Konferencji gościli w Polsce zagraniczni naukowcy, specjaliści z zakresu techniki rakietowej i astronautyki, a mianowicie: prof. dr Davorin Bazjanac, członek Akademii Nauk Jugosławii, prof. dr Rudolf Pesek, członek Akademii Nauk CSR oraz prof. dr Cyryl Staniukowicz, członek Akademii Nauk ZSRR.

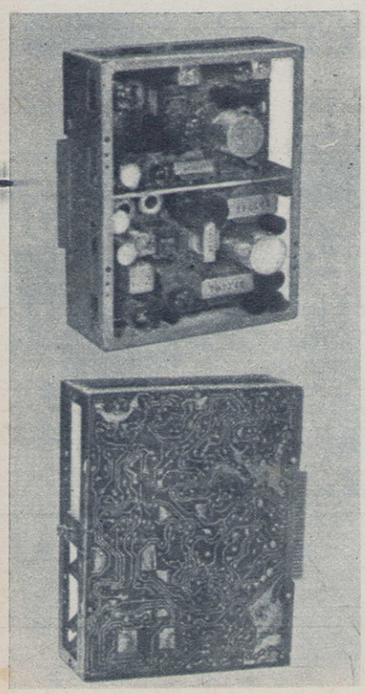
Goście byli uczestnikami Konferencji i brali udział w dyskusjach nad referatami. Po zakończeniu konferencji odwiedzili Kraków, gdzie byli goszczeni przez Komórkę Techniki Rakietowej i Fizyki Atmosfery Akademii Górniczo-Hutniczej oraz przez Krakowski Oddział Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

Wszystkie spotkania Gości z naukowcami polskimi i członkami Polskiego Towarzystwa Astronautycznego upłynęły w niezwykle przyjaznej i serdecznej atmosferze, umożliwiając nawiązanie bardziej trwałych kontaktów.

Prof. C. Staniukowicz zreferował na Konferencji wyniki badań radzieckich nad uderzeniami mikrometeorytów o „Sputniki". Okazuje się, że w miejscu uderzenia mikrometeorytu o metal powstaje w wyniku znacznego nagromadzenia ciepła zjawisko analogiczne do wybuchu. Istnienie tego zjawiska powodowało wielokrotnie błędną ocenę wielkości uderzających meteorytów.

W ostatnim dniu swego pobytu w Polsce, 26 maja br. prof. C. Staniukowicz wygłosił na Politechnice Warszawskiej odczyt na temat magnetohydrodynamiki, nowej dziedziny wiedzy, dotyczącej ruchu gazów zjonizowanych pod wpływem sił elektromagnetycznych. Technika rakietowa daje szczególnie dużo możliwości zastosowania praktycznego magnetohydrodynamiki, m. in. już obecnie rozpatruje się możliwości rozwiązania problemów, związanych z wejściem rakiet do atmosfery, przy pomocy metod magnetohydrodynamiki.

Miniaturyzacja pokładowych urządzeń radiowych

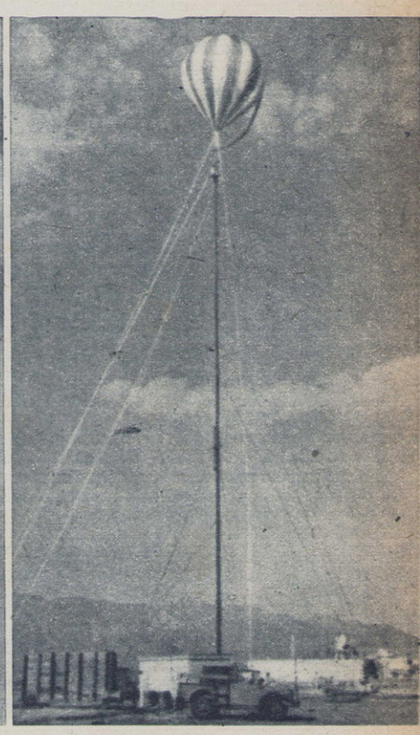


WZRASTAJĄCE wymagania odnośnie wyposażenia współczesnych samolotów i zwiększenie ilości urządzeń elektronowych stwarzają konieczność maksymalnego zmniejszania wymiarów i ciężaru oraz uproszczenia produkcji i ułatwienia eksploatacji lotniczych urządzeń pokładowych. Z tych względów coraz częściej wprowadzane są urządzenia miniaturyzowane przy zastosowaniu tranzystorów i techniki obwodów drukowanych.

Powyżej pokazujemy przykładowo miniaturyzowane urządzenia pokładowe, które wprowadza się obecnie do eksploatacji w lotnictwie cywilnym na Zachodzie. Jest to pokładowy odbiornik NAVPAC 100 zakładów Lear, służący do odbioru sygnałów VOR, sygnałów radiolatarni kierunku ILS i markera. Wymiary odbiornika 7,6 cm × 18,4 cm × 24,1 cm, ciężar 2,04 kG. Dolne zdjęcie przedstawia obwody drukowane umieszczone pod obudową. Przełączanie z odbioru sygnałów VOR na ILS odbywa się automatycznie.

Z uwagi na powyższe zalety urządzenie to jest szczególnie korzystne do stosowania na małych samolotach jedno i dwusilnikowych, a więc — samolotach sportowych, sanitarnych, taksówkach powietrznych itp. (TB)

BALON ZAMIAST RUSZTOWANIA



Wiatromierz lotniskowy umieszczony na wysokim maszcie został uszkodzony. Zamiast budować wysokie i kosztowne rusztowanie zastosowano duży balon meteorologiczny, który podniósł na szczyt masztu pracownika dokonującego naprawy wiatromierza.

Kilku aktorów — z prawej Gianni Esposito.

NORMANDIE-NIEMEN

LOTNICZY FILM RADZIECKO-FRANCUSKI

OD dłuższego czasu ekipa realizatorska kręci w Moskwie pierwszy w kinematografii film radziecko-francuski. Będzie to obraz wojenny, którego scenariusz oparty jest na dziejach francuskiego pułku lotniczego „Normandie-Niemen", walczącego przeciwko Niemcom w latach 1943—1945 na froncie wschodnim.

Współautorka scenariusza, znana pisarka francuska Elza Triolet, tak między innymi mówi o narodzinach filmu:

— Pamiętam jak po zwycięstwie nad Niemcami piloci powrócili do Francji na myśliwcach ofiarowanych im przez przyjaciół radzieckich i jak radośnie witał ich Paryż. Lotnicy proponowali mi wówczas, abym napisała scenariusz filmu ukazującego drogę bojową ich pułku. Mnie, uczestniczce Ruchu Oporu, temat walki z wrogiem był szczególnie bliski i chętnie przyjęłam tę propozycję. Zgromadziłam obszerny materiał o pułku „Normandie-Niemen", lecz nie udało się wtedy zrealizować tego filmu we Francji. Obecnie materiał ten został wykorzystany w nowym scenariuszu, który napisałam wspólnie z francuskim scenarzystą Charlesem Spaakiem i pisarzem radzieckim Konstantym Simonowem. Większość zdjęć wykonana zostanie w Związku Radzieckim, a część na południu Francji — w Nicei. W filmie wykorzystane będą autentyczne zdjęcia z wojennych kronik filmowych...

Ale powróćmy do roku 1943. W okolicach Orła toczy się jedna z największych bitew minionej wojny. Niemcy bronią się zaciekle tak na ziemi jak i w powietrzu. W pewnej chwili silny zespół samolotów myśliwskich typu „Focke Wulff" zniża się, biorąc za cel kolumnę czołgów radzieckich. Niezwłocznie reagują radzieckie „Jaki". Wtem jednemu z pilotów niemieckich udaje się „złapać" przez radio fragment rozmowy przeprowadzonej między załogami „Jaków". Jakie jest jego zdziwienie, gdy zamiast znanego mu już: „Wnimanje, wnimajne" słyszy: „Attention vieux! Deux Fritz sur toi" (Uwaga, dwóch Niemców za tobą.)

Nie mylił się wcale. To był najprawdziwszy francuski i w dodatku z paryskim akcentem. Tego właśnie dnia pułk myśliwski „Normandie-Niemen" przechodził swój chrzest bojowy.

Rok 1959. Ostatnie płatki śniegu topnieją już na tuszyńskim lotnisku. Prawdę mówiąc leży go jeszcze dość dużo i jest mocno zlodowaciały. Aktorzy, technicy i członkowie ekipy realizatorskiej drepczą aż do obrzydzenia po tym miniaturowym lodowcu. Kończy się ostatni dzień kręcenia filmu w plenerze, zaś jutro (gdy nadejdzie wiosna) zaczną się prace w atelier. Asystent Pascal i sekretarka planu Colette Crochot, operator obrazu i dźwięku Lalier i Mirkin brną po błocie z rękami w kieszeniach i z małym obłoczkiem dymu koło ust, jak by postacie z ilustrowanych książek. Radziecki reżyser Damir Wiatycz Berejnik uznaje, że robi się ładnie. Oczekując na plan aktorzy zgromadzili się w autobusie.

Rozmawiamy z reżyserem.

— Panie Dreville, jak idzie praca?

— Bardzo powoli, ale dobrze.

— Znamy już temat Pana filmu. Jest to obraz o francuskim pułku myśliwskim, który odniósł 273 zwycięstwa powietrzne. Czy można wiedzieć jak został potraktowany przez Pana ten temat?

— Tak jak „Bitwa o ciężką wodę". Jest to film dokumentalny, ale zmuszeni byliśmy do pewnych transpozycji. Weterani pułku „Normandie-Niemen" rozpoznają się, lecz niekiedy dwa lub trzy razy w tej samej roli. Dla przygotowania tego filmu pracowaliśmy w przeciągu roku nad postaciami weteranów pułku myśliwskiego. Oprócz Triolet i Simonowa bardzo duży wkład pracy wniósł Spaak. Przyjeżdżał tutaj już dwa razy. Mimo iż unikałem angażowania gwiazd filmowych, aktorzy odpowiadają postaciom stworzonym przez autorów.

— Na jakich warunkach realizowany jest ten pierwszy film radziecko-francuski?

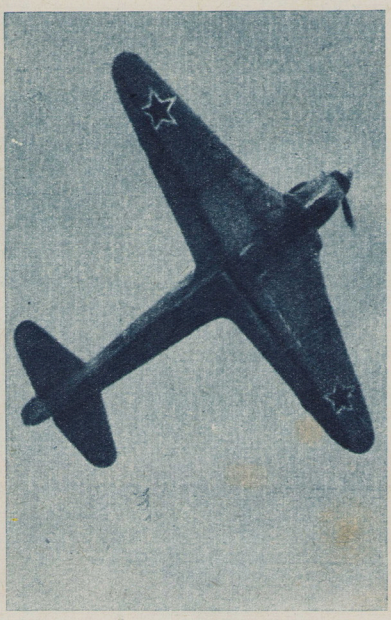
— Francja daje francuskich aktorów, głównych techników i scenariusz. Związek Radziecki udostępnia atelier, dostarcza personel techniczny i aktorów radzieckich. Nakręca się dwa negatywy. Wersja francuska będzie „wielojęzyczna", to znaczy, że każdy aktor będzie mówił językiem swego kraju.

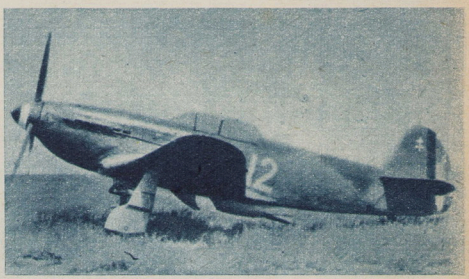
— Jakie jest pana zdanie na temat sprzętu, który stoi do Pana dyspozycji?

— Środki są ogromne. Jest to chyba najlepszy sprzęt w Europie, ale spotykamy się z dużą powolnością w pracy. Jest to zrozumiałe. Francuzi mają zwyczaj możliwie jak najszybszego kończenia filmu. Realizatorzy radzieccy pracują z perspektywą „na rok", co pozwala im skądinąd na wygładzenie filmu i osiągnięcie doskonalszej jakości szczegółów, co można zauważyć w niektórych filmach radzieckich...

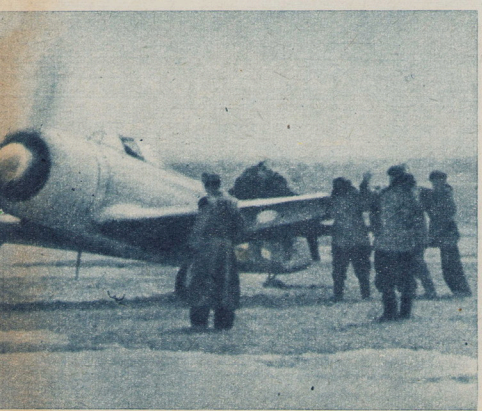
Scenariusz niełatwy jest do streszczenia — przecież to niemal cała historia pułku „Normandie Niemen", bowiem wielka epopea francuskich myśliwców trwała do końca wojny. Realizatorzy kładą przede wszystkim nacisk na wierne odtworzenie atmosfery tamtych dni. Jak im się to powiedzie — zobaczymy na ekranach w przyszłym roku. (m)

Dwa Jaki, lotnik, jabłko, niedźwiedź — tak wygląda medal wybity na cześć pułku. Z prawej: Pod okiem Jean Dreville pomocnica ustawia „klapsa" dla Esposito. Niżej: Jak-3 w manewrze.





Myśliwiec Jak-3 na jakich latali piloci „Normandie-Niemen", na jednym z lotnisk przyfrontowych. Niżej: Gorąca, aromatyczna herbata dla Jacques Natteau.

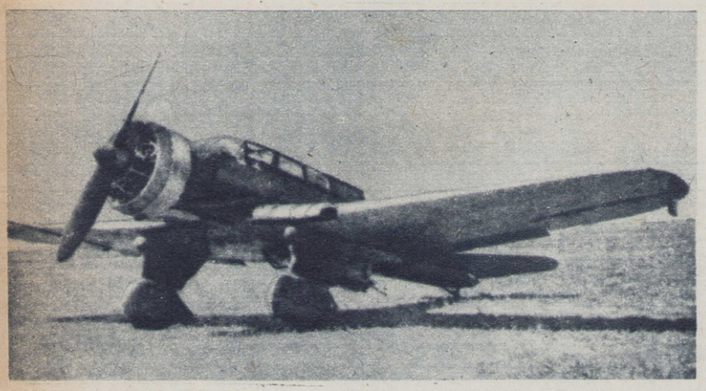


Z lewej: Treningowy „Jak", na którym piloci francuscy z pułku „Normandie - Niemen" wprawiali się do lotów na myśliwcach bojowych.

Duże zdjęcie w środku: W terenie (a raczej na topniejącym śniegu) ekipa techniczna: reżyser radziecki Damir Berejnik, sekretarka planu Colette Crochot, reżyser Jean Dreville i kierownik produkcji Jacques Natteau.

(Prawo przedruku zastrzeżone)

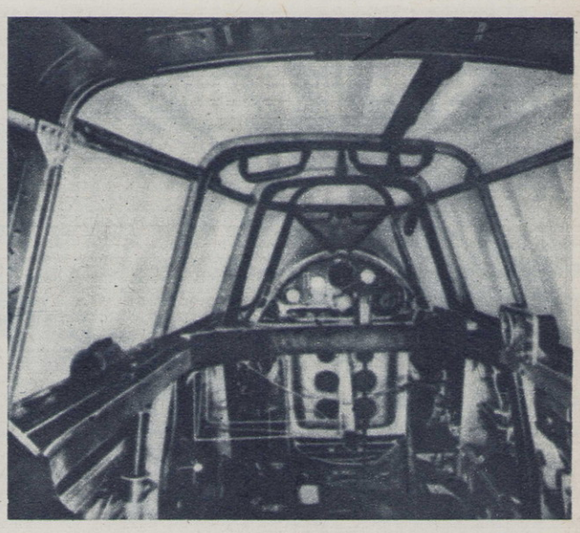
ZDJĘCIA UZUPEŁNIAJĄCE POLSKICH SAMOLOTÓW WOISKOWYCH



Drugi prototyp samolotu PZL P-23 „Karaś", wyposażony w silnik Bristol „Pegasus" 2M o mocy 600 KM. W samolocie tym silnik został obniżony dla polepszenia widoczności, zastosowano skrzela oraz oszklono kabinę obserwatora. Opis pierwszego prototypu tego samolotu podany w „SP" Nr 24/1959 r.

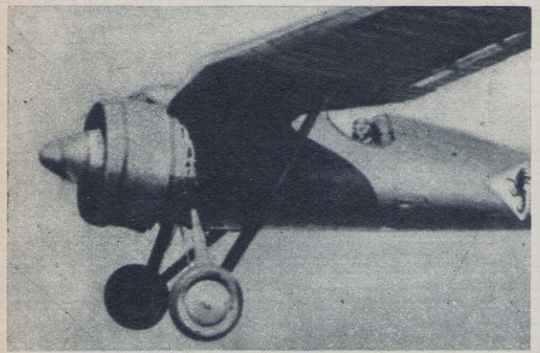
Z prawej: Samoloty liniowe PZL P-23B, wyposażone w silniki Bristol „Pegasus" VIII o mocy 680 KM. Rysunek samolotu P-23B podany był w „SP" Nr 38/1956 r.

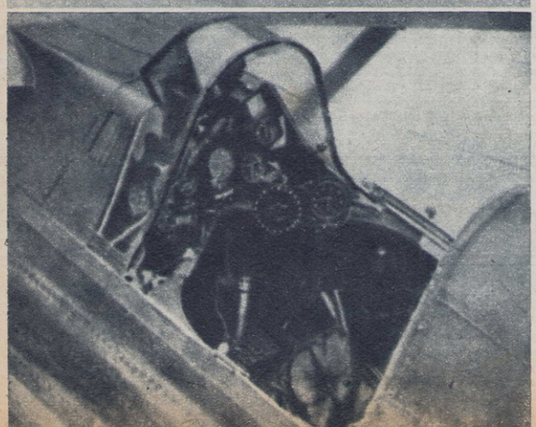
Samolot szkolno-akrobacyjny PWS-16bis z silnikiem Skoda-Wright 220 KM. Opis tego samolotu i rysunek był podany w „SP" Nr 15/1959 r.



Wnętrze kabiny samolotu PZL P-23A „Karaś".

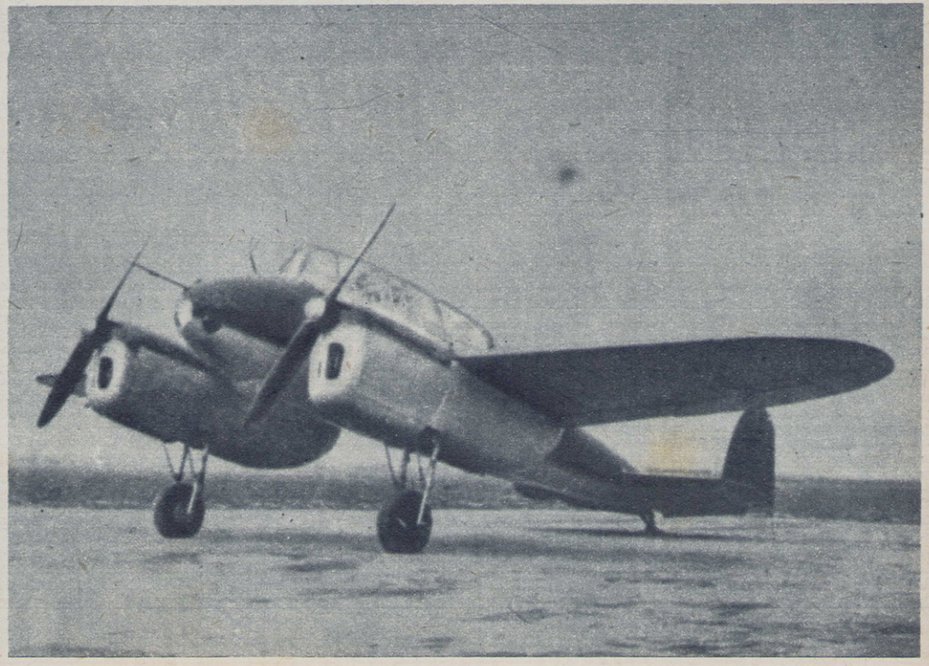
Samolot myśliwski PZL P-11c w locie. Rysunek tego samolotu zamieszczony był w „SP" Nr 37/1956 r. Na dole: Widok kabiny samolotu PZL P-11c.





Samolot PWS-33 „Wyżeł".

Foto ze zbiorów J. B. CYNKA i F. PAWŁOWICZA

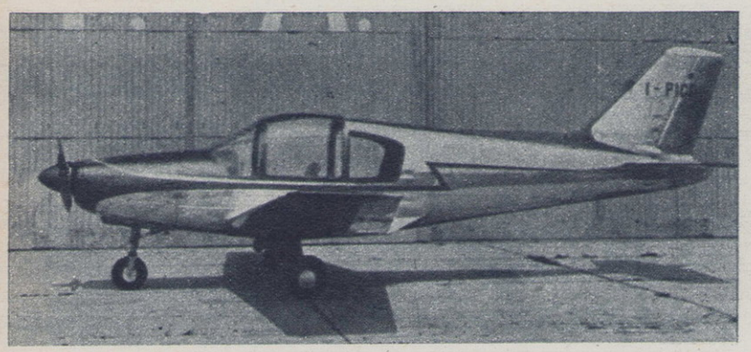


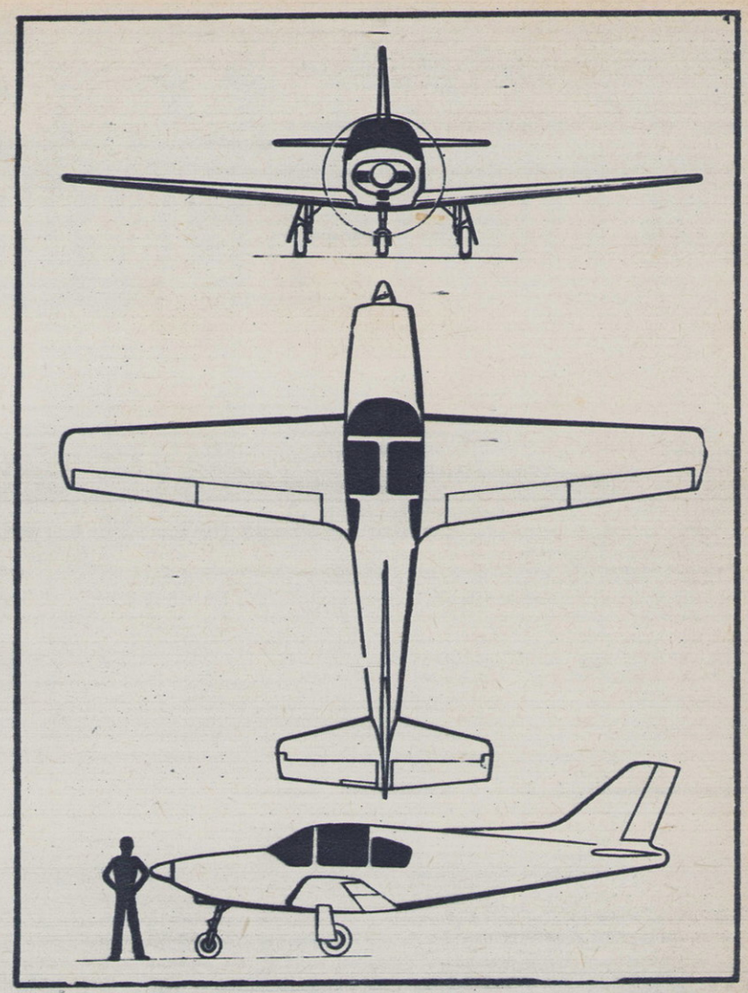
PROCAER F-15 „PICCHIO" ● WŁOCHY

TWÓRCA licznych włoskich samolotów sportowych i turystycznych inż. Stelio Frati buduje obecnie w zakładach Procaer w Mediolanie trzymiejscowy samolot turystyczno-sportowy F-15 „Picchio", o bardzo ciekawej konstrukcji. Pokrycie samolotu wykonane jest z dwóch warstw: zewnętrznej blaszanej (dural) i wewnętrznej sklejkowej, sklejonych ze sobą wodoodpornym klejem syntetycznym „Araldit" (żywica epoksydowa). Pokrycie sklejone jest według specjalnych szablonów, a następnie gotowe, prefabrykowane elementy pokrycia są przyklejane do drewnianego szkieletu płatowca. Taka metoda wykonania struktury gwarantuje dużą gładkość powierzchni i łatwość uzyskania odpowiednich kształtów aerodynamicznych, a poza tym zapewnia dużą sztywność pokrycia, co pozwala na uniknięcie nadmiernej ilości usztywnień wewnętrznych.

„Picchio" jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem o bardzo eleganckiej sylwetce, oblatanym 7 maja 1959 r.

Płat o profilu laminarnym zbudowany jest jako jedna całość. Konstrukcja jednodźwigarowa z dźwigarem skośnym. Klapy uruchamiane mechanicznie (ręcznie). Kadłub zbudowany jest z dwóch części. Przednia, mieszcząca kabinę załogi, jest na stałe połączona z płatem. Kabina zakryta osłoną z plexi złożona z dwóch części otwieranych do góry. Dwuster dla dwóch przednich miejsc. Tylna część kadłuba ma konstrukcję skorupową. Usterzenie o konstrukcji podobnej jak skrzydła. Trójkołowe podwozie wciągane elektrycznie w skrzydła i przód kadłuba. Koła wyposażone w hamulce. Silnik płaski Lycoming 0-320-B o mocy 160 KM. Śmigło dwułopatowe, przestawialne. Samolot jest wyposażony w radiostację. (JS)

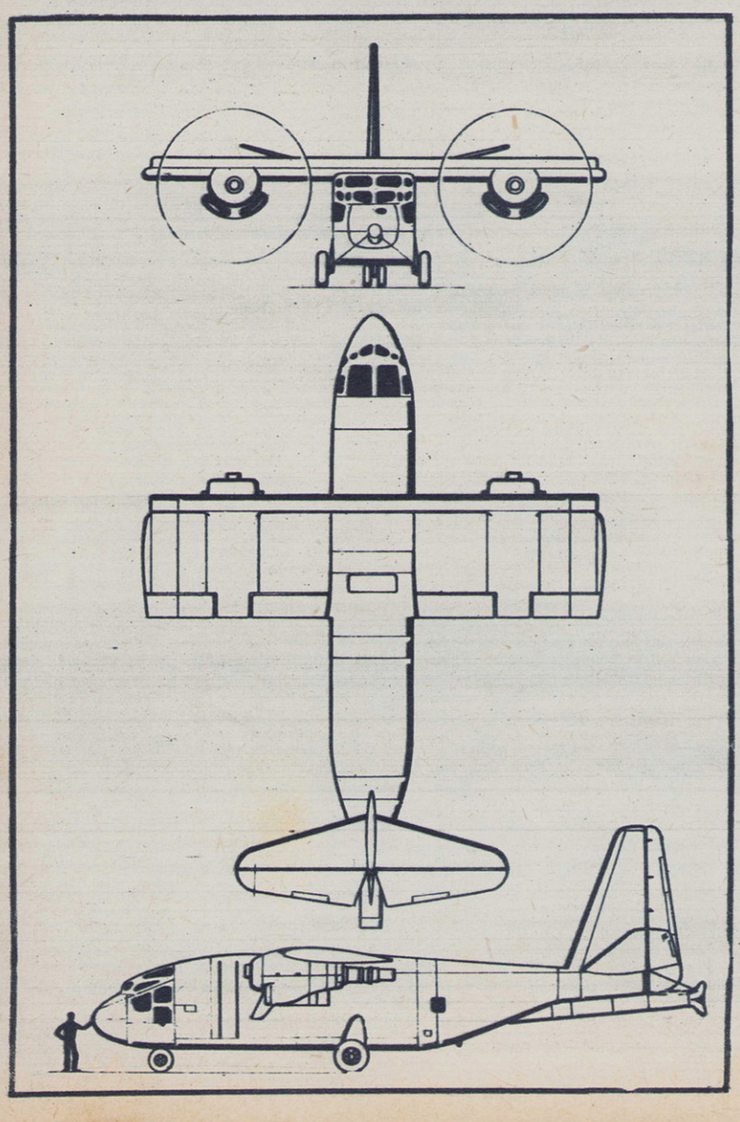




DANE TECHNICZNE

Wymiary:				Obciążenie pow.	—	82	kG/m²
Rozpiętość	—	9,30	m	Obciążenie mocy	—	6,25	kG/KM
Długość	—	7,30	m	**Osiągi:**			
Wysokość	—	2,80	m	Prędkość maks.	—	300	km/h
Pow. nośna	—	12,20	m²	Prędkość przel.	—	270	km/h
Ciężary:				Prędkość min.	—	85	km/h
				Pułap	—	5 700	m
				Czas trwania lotu	—	5	h
Ciężar własny	—	610	kG	Długość startu	—	180	m
Ciężar w locie	—	1 000	kG	Długość lądow.	—	150	m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



HILLER X-18 „PROPELLOPLANE" ● USA

WŚRÓD licznych samolotów pionowego startu najkorzystniejszy wydaje się być układ z wychylanym zespołem nośnym płat — śmigło. W locie normalnym układ taki nie różni się od klasycznego samolotu, natomiast w locie pionowym (np. przy starcie) i w zawisie siłę nośną stanowi ciąg śmigła podobnie jak w śmigłowcu, przy czym ustawione pionowo skrzydła nie powodują tzw. „dociążenia aerodynamicznego".

Przykładem samolotu opartego na tej właśnie zasadzie jest doświadczalny prototyp X-18 zbudowany przez inż. Stanleya Hillera. Jest to studium do użytkowego samolotu transportowego pionowego startu.

Hiller X-18 jest dwusilnikowym, wolnonośnym grzbietopłatem. Płat o obrysie prostokątnym wyposażony w skrzela na całej rozpiętości i klapy, jest zamocowany ruchomo tak, że daje się do startu i lądowania ustawić w położenie prostopadłe do osi kadłuba. Rozpiętość skrzydeł może być zmieniana w celach doświadczalnych, przez wymianę zakończeń. Kadłub, usterzenie i podwozie zostały przystosowane z transportowca Chase C-122 „Avitruc".

W locie pionowym i w zawisie zwykłe usterzenie nie działa. Funkcję sterowania podłużnego przejmuje wówczas specjalne urządzenie, tzw. sterowanie strumieniowe, składające się z dyszy o sterowanym wypływie, umieszczonej na końcu kadłuba i z zasilającego ją specjalnego silnika odrzutowego, służącego jako wytwornica gazu. Struga wypływająca z dyszy może być skierowana w dół lub w górę, wytwarzając tym samym odpowiedni moment pochylający. Sterowanie poprzeczne w zawisie osiąga się przez różnicowe sterowanie ciągiem obu silników. Natomiast lotki, zachowujące swą skuteczność w strumieniu zaśmigłowym, służą do obracania samolotu dookoła osi pionowej, czyli do sterowania kierunku. Zamiana funkcji sterów następuje w czasie przestawiania skrzydeł, tak że sterowanie odbywa się przy pomocy tych samych organów sterowych (sterownice) podczas całego lotu.

Napęd samolotu stanowią dwa silniki turbośmigłowe Allison T-40 o mocy 5 500 KM każdy, napędzające śmigła przeciwbieżne „Turboelectric" (2X3 łopaty). Wytwornica gazu — silnik Westinghouse J-34 o ciągu 1 540 kG. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:				**Ciężary:**			
Rozpiętość max.	—	18,38	m	Ciężar w locie	—	15 000	kG
Rozpiętość min.	—	14,63	m	Obciążenie pow. (min.)	—	236	kG/m²
Średnica śmigieł	—	4,90	m	Obciążenie pow. (max.)	—	306	kG/m²
Długość	—	19,20	m	**Osiągi:**			
Wysokość	—	7,48	m	Prędkość maks.	—	640	km/h
Powierzchnia nośna (max.)	—	61,0	m²	Prędkość min.	—	0	km/h
Powierzchnia nośna (min.)	—	49,0	m²				

FORTECE NAD SCHWEINFURTEM

Forteca nad Schweinfurtem — to opowieść o jednej z historycznych bitew lotniczych ostatniej wojny. Zaczyna się na długo przed startem, wiedzie przez wir walki i smutek tragicznego powrotu. O tej walce opowiada nam dowódca VIII Air Force Bomber Command, pułkownik Budd Peaslee, który podczas owego lotu widział rakietowe ataki niemieckich myśliwców, widział rozrywające się w powietrzu własne bombowce, a wreszcie bomby amerykańskie w celu. Jest to opowieść o dramacie 600 młodych ludzi, którzy zginęli w pogodny dzień nad Niemcami. Spodziewano się 300 nieprzyjacielskich myśliwców, a musiano walczyć z tysiącem, stracono 60 fortec w akcji bojowej, dalszych 17 rozbiło się już w Anglii przy lądowaniu, co dało łącznie 34% strat z ogólnej liczby użytych samolotów.

Nigdy potem bombowce amerykańskie nie ważyły się już na tak dalekie rajdy bez odpowiedniej osłony myśliwców.

Czy bitwa była warta tych strat? Trudno na to odpowiedzieć, lecz z pewnością stwierdzić można, że tysiące, czy miliony żyjących dzisiaj ludzi po obu stronach Atlantyku istnienie swe zawdzięcza śmierci tamtych.

OBUDZIŁEM się. Wokół była ciemność.

— Pułkowniku, trzecia, już czas.

Poznałem głos mego kierowcy, słyszałem też jak krople wody kapią z dachu mego baraku. Był więc deszcz, zimna, dokuczliwa angielska mżawka.

Stacjonujemy w środkowej Anglii, pięćdziesiąt mil na północ od Londynu. Jestem zastępcą dowódcy skrzydła. Stany Zjednoczone są w wojnie już około dwóch lat, ale nasza Eight Air Force zaczyna dopiero czuć swą siłę. Straty nasze są duże, lecz i Niemcom dajemy się we znaki. Nasza akcja toczy wroga jak rak.

Jest dzień 14 października 1943 r., dzisiaj poprowadzę wyprawę bombową na Schweinfurt. Wiedziałem już od pewnego czasu, że ten wątpliwy zaszczyt mnie nie minie. My old boy'e (mam lat 42) latamy rzadko, tylko przy specjalnych okazjach. Nie spałem zbyt dobrze. Sceny z odbytych dawniej lotów tłoczyły się w mym mózgu. Nazajutrz miałem być świadkiem wielkiej gry, dramatu życia i śmierci, który rozegra się na niebie ponad Niemcami, którego aktorami będą moi przyjaciele i towarzysze broni. W oddali słyszałem huk silników. Grzmiały całą noc zmieniając czasem ton, gdy mechanicy przesuwali dźwignie gazu. Tysiące ludzi pracowało gdzieś w czerni nocy, w deszczu, zimnie i mgle. Na bombowcach i myśliwcach usuwano uszkodzenia z poprzednich lotów, próbowano silniki, ładowano bomby i amunicję. Za czarnymi kotarami przy jaskrawo oświetlonych stołach siedzieli nawigatorzy studiujący komunikaty meteorologiczne, oficerowie wywiadu pochylali się nad mapami niemieckich lotnisk i stanowisk artylerii przeciwlotniczej. Nie zazdrościłem im tej pracy.

— Przeklęta pogoda — odezwał się mój kierowca — mam nadzieję, że akcja będzie odwołana.

Rozgrzanymi pod kocem stopami dotknąłem zimnego betonu podłogi. Setki ludzi w okolicy zrobiło teraz to samo. W takich chwilach zazdrościliśmy myśliwcom, którzy nie musieli zrywać się tak wcześnie.

Ubierałem się szybko. Kierowca zabierał mój cięższy ekwipunek: hełm, spadochron, Mae West, pistolet, maskę tlenową.

Wyszliśmy w ciemność. Światła samochodu z trudem przebijały zasłonę deszczu i mgły. Moje dzieci nie miały już matki, czy dzisiaj wieczorem będą miały ojca...? W podobną noc straciliśmy 10 bombowców i stu ludzi już przy samym starcie. Seria potężnych wstrząsów targnęła okolicą, gdy 10 fortec objuczonych bombami skapotowało na końcu runway'u.

Po krótkiej jeździe zatrzymujemy się przed oświetlonym wejściem większego budynku. Pod czujnym okiem wartowników wchodzą do wnętrza gromady rozchełstanych mężczyzn. Trudno znaleźć dwóch wyglądających podobnie. Jedni mają grube skórzane kurtki zapięte pod szyją, ci wyglądają najprzyzwoiciej. Inni są rozpięci, inni znów mają na razie tylko lotnicze spodnie, których nie zapięte nogawki wiszą jak strzępy. Moje przybycie zwraca pewną uwagę, lecz nikt nie woła — „Baczność!"

Wsali odpraw jest zimno. Powietrze stopniowo gęstnieje od dymu i w miarę przybywania ludzi zaczyna się robić cieplej. Ci chłopcy mają gorącą krew. W rozmaitych pozach obsiadają krzesła i ławki. Drzemią, rozmawiają, niektórzy pogrążeni są we własnych myślach.

Elegancki major wychodzi na podniesienie ze spisem załóg w ręku. Czyta tylko nazwiska dowódców, każdy z nich odpowiada za swoją załogę. Są wszyscy. Major podchodzi do ściany i odsuwa zasłonę z wielkiej mapy. Przypięta jest do niej długa czarna wstęga. Wszyscy pochylają się w krzesłach i śledzą jej wschodni koniec.

— Schweinfurt — wyjaśnia major i porządkuje papiery na pulpicie.

— Tak chłopcy, wiem o czym myślicie, to ciężkie zadanie. Pamiętacie jak poprzednio straciliśmy nad tym miastem trzydzieści sześć maszyn. Musimy tam jednak wrócić. Zadaliśmy Niemcom ciężkie straty, ale ich fabryki jeszcze pracują. Zakłady łożysk kulkowych to poważny cel strategiczny.

Major jest oficerem wywiadu, ale cieszy się szacunkiem załóg. Trzykrotnie brał udział w wyprawach nad Niemcy. Nie mógł opowiadać innym o nieprzyjacielskich myśliwcach i artylerii samemu nigdy ich nie widząc. Jest on już w starszym wieku, w cywilu — nauczyciel, chłopcy nazywają go „Dad" (tata).

Do tej chwili tylko ja i kilku oficerów informacyjnych znało wschodni kraniec naszej trasy. W kwaterze wyższego dowództwa tylko paru generałom zezwolono na opuszczenie sali po powzięciu decyzji. Decyzja taka nie jest łatwą. Zależy od niej życie setek ludzi, przyszłość narodów. Generałowi, który ma ją wydać, nie służy sen, nie smakuje jedzenie.

Major zwraca się do swych słuchaczy, gdy tymczasem dowódcy załóg trzymają w rękach notatniki i ołówki.

— Artyleria przeciwlotnicza nie będzie wam dokuczała podczas lotu, naturalnie Zagłębie Ruhry ominiecie z daleka. Cel jest broniony jednak przez około trzysta ciężkich dział (88 mm). Pod ich ogniem będziecie się znajdować przez siedem minut. Początek kursu bojowego znajduje się dwadzieścia mil na południowy-zachód od Schweinfurtu. Po zrzuceniu bomb macie robić zakręt w prawo i natychmiast wracać do ciasnej formacji obronnej. Wracacie ponad Francją i Kanałem. Należy się liczyć, że nieprzyjaciel rzuci na was około trzysta myśliwców. Zapewne nie więcej, gdyż Fifteenth Air Force w tym samym czasie idzie na Wiedeń.

Będą was chcieli rozbić czołowymi atakami. Wy, nowe załogi, pamiętajcie: nie bać się, żadnych uników. W ten sposób tylko wypadniecie z szyku, pozbawicie kolegów wsparcia ogniowego waszych działek, a sami będziecie straceni. Tkwić w formacji i dołączać natychmiast, gdy kogoś zabraknie.

Stare załogi znają dobrze tę prawdę. Stare — to znaczy u nas takie, które odbyły choćby jeden lot. Ci chłopcy muszą się uczyć szybko.

— Strzelcy ogonowi, patrzeć dobrze we własne smugi kondensacyjne, po których lubią skradać się myśliwce. Nie rozluźniać formacji wcześniej niż znów nad Anglią, nasze P-47 i P-38 oraz „Spitfire'y" będą wam towarzyszyć do granicy ich zasięgu, lecz nie wyzywajcie losu.

Major odwraca się i wydaje ciche rozkazy. Pomocnicy opuszczają zrolowany u sufitu ekran, światła gasną. Widzimy zdjęcia stanowisk artylerii, zdjęcia i schematyczne plany Schweinfurtu z oznaczonymi celami, z trasą naszego przelotu i zawrotem. Major udziela wyjaśnień.

Robi się jasno, inny oficer omawia trasy ucieczki na wypadek przymusowego lądowania w Niemczech, Francji ,Holandii lub Belgii, wskazuje miejsca na Kanale i Morzu Północnym, gdzie oczekiwać będą statki ratownicze. Przypomina sposób użycia sprzętu ratunkowego i przyjęcie, jakiego się możemy spodziewać od ludności krajów okupowanych. Większość z nas słyszała to już wielokrotnie, lecz musi to być powiedziane.

Trzeci oficer — nawigator grupy. Omawia skomplikowany plan startu i montażu wyprawy. Samoloty muszą się połączyć w eskadry, eskadry w grupy, grupy w skrzydła, skrzydła w dywizjony, dywizjony w Bomber Command. Będzie nas około trzysta maszyn. Podaje miejsca i godziny spotkań z osłoną myśliwską.

Bombardier grupy podaje ładunek bomb, nastawienie zapalników, cele, czasy serii.

Zbrojmistrz omawia amunicję.

Ostatnim jest meteorolog. Niewiele przyjemnego ma nam do zakomunikowania. Widoczność przy starcie około pół mili, wyjdziemy z chmur na wysokości sześciuset metrów. Deszcz, który właśnie pada, ustanie zapewne przed startem. Do ostatniej chwili nie będzie pewne czy wyprawa w ogóle ruszy.

Wreszcie padają słowa:

— Waszym dowódcą na dzisiaj jest pułkownik Peaslee. Pułkowniku, zechce pan powiedzieć parę słów.

Wiedziałem, że mnie to czeka i myślałem nad tym od początku odprawy. Mimo to, gdy wstąpiłem na podniesienie, miałem w głowie pustkę. Mówiłem do nich, lub do takich samych jak oni, już wiele razy. Wiedziałem, że trzeba przerwać ich napięcie, rozweselić. W czekającym nas zadaniu nie mogłem niestety dojrzeć nic zabawnego. Zacząłem mówić o konieczności lotu w zwartej formacji, o trzymaniu dział gotowych do strzału aż do momentu lądowania. Przypomniałem jak straciliśmy dziesięć maszyn, których załogi zaczęły czyścić działa nad Kanałem i zostały zaskoczone, a osiem gdy Niemcy dopadli naszą formację podchodzącą do lądowania. Wspomniałem też i o historii jednego z naszych myśliwców, który w swym pierwszym locie bojowym natknął się na podobnie bezradną lądującą grupę niemieckich transportowców. Wrócił asem z sześcioma maszynami na koncie. (Różne są jednak koleje sławy bojowej, chłopak dowiedział się potem, że wszystkie te samoloty były prowadzone przez pilotów-kobiety).

Kląłem gęsto. Wiedziałem, że chłopcy lubią gdy starszy oficer klnie publicznie. Nie robimy im różnicy czy klnie się na nich, na wroga czy na wyższe dowództwo, choć to ostatnie wyraźnie cieszy ich najbardziej.

Gdy wreszcie wybuchnęli śmiechem na moją wizję jutrzejszego Schweinfurtu, gdzie wszyscy chodzić będą jak na wrotkach, po rozsypanych naszymi bombami kulkach łożyskowych — zadanie moje było wykonane.

Znów wyszedł major.

— Tak chłopcy, mam nadzieję że będzie to „a milk run". Po wylądowaniu zgłoście się na zdanie raportu. Na każdą załogę czekać będzie jeden oficer, będą zakąski i kawa.

Wiedzieliśmy, że ten „milk run" to było kłamstwo. Nie było już takich spacerków nad Niemcami w tym okresie wojny. Major wiedział to także. Nikt nie wiedział tego, że połowa oczekujących na nas oficerów nie będzie wcale potrzebna.

Ktoś zawołał: — Specjalne odprawy dla nawigatorów, bombardierów, radio-operatorów i strzelców za dziesięć minut!

Grupy mężczyzn podnosiły się z krzeseł i rozlazły po kątach sali. Wielu skupiało się wokół swych kapelanów — protestanci i katolicy.

Wyszedłem w noc i obudziłem mego kierowcę. Śniadanie w messie bojowej, mimo podawanych nam przy takich okazjach prawdziwych, świeżych jaj, rarytasu w ówczesnej Anglii — całkiem mi nie smakowało i po chwili byłem znów w wozie.

Mój bombowiec był w „dispersal area", gdzieś w ciemności. 40 podobnych było rozrzuconych nieregularnie, na stanowiskach obsługi ziemnej, wśród lasu wokół lotniska. Od każdego ze stanowisk biegła aż do głównego runway'u droga dojazdowa. Kierowca skręcił w jedną z nich i ujechał jeszcze około mili. Wreszcie stanęliśmy. W ciemności opodal migotały poruszające się światełka. Wśród nich to występował to znów wsiąkał w ciemność potężny zarys superfortecy. Około dwudziestu ludzi było tu zajętych 20-tu różnymi czynnościami. Była już załoga bojowa jak i obsługa ziemna. Ci ostatni pracowali całą noc w zimnie i deszczu z chwilowymi przerwami, gdy podjechał do nich wóz z niby to ciepłą kawą. Łatali uszkodzenia z poprzedniego lotu i sprawdzali każde z setek urządzeń. Gdy szef mechaników uruchamiał na próbę silnik nr 4, wszyscy cofnęli się do tyłu i znieruchomieli. Już zbyt wielu zmęczonych ludzi wpadło w ciemności w krąg śmigła. Ich rodziny nie dostały nawet „the Purple Heart", gdyż ich śmierć nie była spowodowana przez nieprzyjaciela. Mimo to — zmarli. Łopata wirującego śmigła przechodzi przez ciało jak gorący nóż przez masło.

Przywitał mnie pilot, kapitan James Mc Laughlin, dowódca załogi. Spotkaliśmy się przed godziną na odprawie, zresztą — znałem go już dawniej. Był doświadczonym pilotem, miał za sobą wiele lotów. Przy nim mogłem się nie troszczyć o szczegóły. Jego stały „co-pilot", młody oficer, poleci dzisiaj jako strzelec ogonowy, a ja zajmę jego miejsce. Od niego będę otrzymywał ostrzeżenia o nalotach myśliwców, o sytuacji lecących za nami formacji. Mechanicy windowali ostatnią 500-kilówkę, na jej kadłubie widniał napis „Greetings, you bastards" (mniej więcej — „Trzymajcie się wy, sk... syny".) Po inspekcji bombowca zaczęliśmy rozmawiać o pogodzie, która niestety nic się nie poprawiała. Deszcz przeszedł w mżawkę, aż do czasu jak będziemy na pasie startowym trudno było coś mówić o widoczności.

Pozostało nam pięć minut do „Stations" (zajęcie miejsc w maszynach), 20 do zapuszczenia silników, 35 do rozpoczęcia kołowania, 60 do startu.

— Ubieramy się — powiedział kapitan. Zsunęliśmy zamki skórzanych spodni, nałożyliśmy uprzęże spadochronów, sprawdziliśmy szczelność masek tlenowych. Poruszanie się było teraz trudne.

Szef mechaników zameldował zakończenie tankowania. Co parę sekund spoglądaliśmy na zegarki. Godzina zero była tuż.

— Wsiadamy!

Obsługa ziemna była przy nas.

— „Good luck. Hope you have a milk run."

W ciemności nie widzieliśmy ich twarzy, lecz wiedziałem, że malował się na nich niepokój i podniecenie. Byli zmęczeni jak psy, ale przyjdą tu na pewno co najmniej na godzinę przed planowanym czasem naszego powrotu Będą patrzeć we wschodnie niebo i czekać. Przeszli to już wiele razy. Niektórzy ponad sto. Dostają niewiele pochwał gdy rzeczy idą dobrze, a dużo wymyślań, gdy idą źle. Rzadko dzielą z nami nasze

Cena sukcesu. Poległy strzelec tylny wynoszony z bombowca.

„bojowe jajeczka na miękko" lub tygodniowe urlopy w domach wypoczynkowych. Ich bombowiec i jego załoga jest dla nich jak by drużyną piłkarską z ich rodzinnego miasteczka, która rozpoczyna sezon. Gdy maszyna wróci z 25-go lotu jest to koniec lotów operacyjnych jej załogi a wejście do następnej klasy dla obsługi ziemnej. Z nową załogą zaczynają drugą kolejkę gdy ją zakończą szczęśliwie — niezmiernie rzadki wypadek — stają się sławni.

Lecz zbyt często patrzą we wschodnie niebo na próżno. W końcu, ze zwieszonymi głowami, wracają do swoich baraków. Nie patrzą na radosne powitania innych powracających załóg z ich obsługą oraz na malowanie nowych bomb i swastyk na kadłubach „Złotej dziewczyny" lub „Słodkiego bobaska". Nazajutrz rano, albo jeszcze tej nocy, nowy bombowiec z nową załogą znajdzie się na ich stanowisku.

Wewnątrz bombowca jest również zimno, lecz przynajmniej sucho. Każdy z ludzi zajmuje swe stanowisko. Każdy z wyjątkiem bombardiera, który zsuwa się do komory bombowej. Z niezwykłą ostrożnością niesie w ręce niewielkie pudło. Są tam zapalniki, niewielkie przedmioty, które zamieniają bomby z bryl metalu, które można kopać i tłuc młotkiem, w groźne i wrażliwe mechanizmy. Na ziemi stoi zbrojmistrz. Podaje bombardierowi klucz i przytrzymuje pudło. Nikt nie przeszkadza im w pracy. Niedawno temu na jednym ze stanowisk coś się musiało zdarzyć. Bombowiec i 23 ludzi przestało istnieć.

Przez około 10 minut każdy ma coś do roboty na swoim stanowisku. Pozostaje jednak jeszcze 25 minut czasu zapasowego. Siedzimy i staramy się rozmawiać na błahe tematy. Wszystko zostało już zrobione i sprawdzone parokrotnie. W miarę jak zbliża się czas rozruchu, ludzie zaczynają się kręcić na swych miejscach. Ręce opierają się na sterach i dźwigniach, poruszają nimi bezcelowo, byle coś robić.

Wreszcie kapitan McLaughlin spogląda mi w oczy:
— Myślę, że zakręcimy, moje obowiązki się zaczynają.

Od tej chwili, do czasu zebrania się formacji, mimo moich trzech stopni starszeństwa mam działać według jego rozkazów.

Silniki zaskakują natychmiast. Zapalam reflektory. Bombowiec posuwa się parę metrów, pilot próbuje hamulce.

Dokładnie o godzinie „H" minus 30 minut wtaczamy się na drogę dojazdową. Mały jeep z przyciemnionymi światłami jest naszym przewodnikiem. Kołujemy środkiem 75-cio stopowego pasa betonu. Więcej potrzeba zręczności do przeprowadzenia nocą bombowca przez wszystkie liczne zakręty drogi dojazdowej, niż do podniesienia w powietrze całej formacji w dzień.

W ciemności po bokach czekają traktory i wozy radiowe gotowe do ściągnięcia w błotniste pole każdej fortecy, która zawiedzie przy tej próbie. Dla jej załogi zadanie na dzisiaj będzie skończone. Za dnia przyjdzie obsługa ziemna, wyładuje bomby, zawlecze ją z powrotem na stanowisko, gdzie będzie czekać następnego lotu. Załoga ze wstydem wróci na swe kwatery. Opuścili kolegów osłabili formację ich bomby nie osiągną celu. Ciężkie jest brzemię odpowiedzialności po takim niepowodzeniu. Obojętnie, zawiedzionym lub nie. Czasem zdarzają się oczywiście i przykre wyjątki, są jednak rzadkie i wykrywane szybko.

Jest wciąż czarno i mglisto, gdy docieramy do końca runway'u. Wiem, że na jego drugim końcu oczekują samochody strażackie i sanitarne. Ludzie w białych kitlach siedzą w nich cierpliwie, palą papierosy, czekają. Kołujemy paręset stóp i stajemy po prawej stronie 150-stopowej bieżni (50 m). Dwadzieścia stóp za nami, nieco w lewo, staje drugi bombowiec. Szybko nadciągają inne maszyny, jest ich 22, choć poleci tylko 21, jedna jest zapasowa. Wystartuje razem z nami i powróci dopiero wtedy, gdy cała formacja zbierze się w powietrzu.

Na innych lotniskach tak samo ryczą silniki, a ludzie w całej środkowej Anglii niespokojnie przewracają się w łóżkach.

Teraz nie ma już nic do roboty, tylko czekać. Nasze losy są w ręku generała, który siedzi w „Operations Room" pod Londynem. W podziemnym schronie, wśród jasnych świateł nie widzi on ciemności nocy, nie czuje zimna. Zna jednak to dobrze, on też latał nad Niemcy. Wie dobrze jak czekamy w deszczu na krańcach wielu runway'ów wie, że nadchodzi chwila, w której jednym gestem kciuka ma wielu z nas skazać na śmierć wydać miliony dolarów.

Jeśli skieruje kciuk do góry — lecimy, jeśli skieruje w dół, wracamy w las. Nasza przyszłość, przyszłość Europy zależeć może od tego gestu.

Co zrobi generał? Pewnie sam jeszcze tego nie wie. Zresztą jeśli nie rzuci nas dzisiaj, musi rzucić jutro. To jest nieuniknione.

Wysłuchał już raportów wszystkich pułkowników, wiadomości z każdej bazy bombowej. W takich warunkach należy się spodziewać, że 20-tu do 30-tu ludzi i parę milionów straci się już przy starcie. Czeka na ostatnie meldunki.

Na wysokości 11 000 m, w czerni nocy, daleko nad Niemcami samotny lotnik-zwiadowca naciska guzik mikrofonu:
— Nad kontynentem czysto.

Ręce generała spoczywają na biurku. Jego prawy kciuk wystaje z zaciśniętej pięści i powoli zwraca się ku górze.

W ciemności nie widzimy gestu generała. Patrzę w stronę wieży kontrolnej i wozów radiowych. Z trudem dostrzegam jej kontur. Wiem, że losy naszej wyprawy się ważą. Wiedzą to zresztą wszyscy. Nasz start miał się odbyć o świcie, lecz chociaż do godziny „H" brakuje zaledwie paru minut, żadne światło dnia nie przenika mroku. Gdzieś parę tysięcy stóp nad nami zapalają się już pewnie zorze poranku, lecz tutaj na dole na końcu runway'u jest noc.

Na 10 sekund przed godziną „H" dostrzegamy sygnał. Jasna, zielona rakieta wystrzeliła z wozu radiowego.

Zadanie jest „ON" (rozpoczęte).

Silniki nabierają życia, ich grzmot wstrząsa szybami w pobliskich osiedlach. My jednak prawie ich nie słyszymy. Widzimy tylko tablice przyrządów pokładowych. Wszystkie wskazania są prawidłowe. Wymieniamy z kapitanem porozumiewawcze spojrzenia.

Samolot rusza.

PRZED nami dwa łańcuszki świateł granicznych. Dalsze rozpływają się w ciemności, lecz w miarę, gdy jedne nikną pod skrzydłami, pojawiają się następne. 50 mil/h (80 km/h). Przy 90 (145 km) powinniśmy się oderwać. Wiemy, że bombowiec za nami ruszył już także. W chwili, gdy osiągniemy te 90, trzy następne będą już gnać po runway'u.

Spowity w dym i płomienie Schweinfurt jest dowodem skuteczności i precyzji nalotów dziennych, lecz straty — były duże.

— Idę na przyrządach — dochodzi do mnie przez interfon głos kapitana — trzymać kierunek i wciągnąć koła, gdy będziemy „clear".

Kapitan mówi do pułkownika, ale głos jego brzmi twardo jak „prezentuj broń!" Nie ma wątpliwości kto tu dowodzi.

Przysuwamy się zbytnio do lewej linii świateł, wdeptuję prawy pedał, przemagając kapitana. Światła wracają na swoje miejsce. Mój pilot jest wprawny, startuje na przyrządach, dostrajając do nich swe zmysły, gdy koła maszyny toczą się jeszcze po betonie. Na takie dostrojenie potrzeba kilku sekund i wielu pilotów zginęło, gdyż nie zdążyło przejść z kontroli wzrokowej na przyrządy w końcowej fazie rozbiegu.

Widzę już ostatnie, ostrzegawcze, czerwone światła. Rzucam spojrzenie na prędkościomierz. 88 mil (140 km/h). Teraz musimy pójść w powietrze lub — w wieczność. Wstrząsy podwozia ustają, „we are airborne". Natychmiast wciągam koła. Przed nami już tylko czerń. Nasza prędkość wynosi 100 (160 km/h) i wzrasta ciągle. Wysokość wciąż zero. Na 120 strzałka staje, lecz rusza wskaźnik wysokościomierza. Wznoszenie jest słabe, lecz wreszcie mamy 300 stóp (90 m). Już na 150 m maszyna kładzie się w skręt. Za nami musi już być w powietrzu 5 bombowców, 3 gnają po rozbiegu, reszta podciąga do linii startu. Zresztą w każdej chwili można się spodziewać gdzieś w dole potężnego błysku płomienia. Swąd spalonych ciał rozpływa się wtedy po angielskich lasach, a ludzie z drużyn ratowniczych biegną dysząc i przewracając się przez korzenie i krzaki, kierując się na ów swąd i łunę ponad drzewami.

Tym razem, dzięki Bogu, nic nie rozrywa mroków nocy. Wznosimy się ciągle. Ogarnia mnie uczucie odprężenia i radości, chciałbym śpiewać. To samo czuje zresztą cała załoga. Milczący dotąd interfon rozbrzmiewa nagle radosnymi głosami, żartami, refrenami piosenek. Tylko pilot tkwi nieporuszony z rękami na sterach, oczami wbitymi w tablicę przyrządów pokładowych. Dopiero po chwili i on się odpręża, odchyla nieco w tył i zwraca głowę ku mnie. W ciemności raczej się domyślam niż widzę, że się uśmiecha. Zrobione! Dziwne, trudne do opisania, a wspaniałe uczucie, które ogarnia człowieka po każdym trudnym, niebezpiecznym, a pomyślnie wykonanym starcie. Doznałem go już wielokrotnie, lecz często myślę o tym, co czują ludzie w tych ostatnich sekundach startu niepomyślnego. Niestety nikt jeszcze tego nie opowiedział.

Na sześciuset metrach zaczyna szarzeć. To świt, który jeszcze nie przeniknął w dół. Na tej wysokości mieliśmy wyjść z chmur, ale wspinamy się aż do 1 800 m zanim zaczyna naprawdę robić się jasno, a dopiero na 2 000 m mglisty kożuch zostaje pod nami. Jesteśmy w pełnym świetle dnia, widoczność jest doskonała, nieskazitelnie biała powierzchnia chmur rozciąga się od horyzontu do horyzontu. Rozglądam się i widzą jak za nami forteca nr 2 wynurza się ze śnieżnego oceanu. Na 8 000 stóp (2 400 m) wyrównujemy lot. Osiągnęliśmy wysokość zbiórki, na której miejsce doprowadzają nas sygnały radiowe. Wystrzeliwując rakiety krążymy i czekamy na resztę. Jest to trudny proceder, lecz zwykle się udaje, czasem tylko jakaś nasza maszyna dołącza się do innej formacji lub do nas obca. Dzisiaj jest wszystko w porządku.

Godzinę po starcie nasze 21 maszyn wychodzi z nudnego krążenia. Bierzemy kurs na nowe spotkanie. Inne formacje pojawiają się na różnych wysokościach, zaczyna zbierać się skrzydło, skrzydła łączą się w grupy.

Uwaga! Gdzie grupa dolna? Widzę tylko dwie. Nerwowo wzywam tylnego strzelca, czy jej gdzie nie spostrzega.
— No, sir — odpowiada.

Jesteśmy na sześciu tysiącach metrów, zataczamy ostatni wielki krąg, teraz trzeba już wziąć kurs na Niemcy. Mój radosny nastrój po starcie ustępuje gorzkiemu rozczarowaniu. Czy to wszystko przez co przeszliśmy było daremne? Rozkazy mówiły, że dwóm grupom nie wolno ryzykować wyprawy.

Wychodzimy z krążenia, każę wejść na kurs. Kapitan McLaughlin spogląda na mnie lekko zdziwiony. On też zna instrukcje. Mówię mu, że spodziewam się odnaleźć brakującą grupę nad Kanałem. Właściwie słaba nadzieja. Chmury nikną, widzimy już brzeg Francji, zapewne o setki mil przed nami. Przechodzimy ponad linią brzegu, moment decyzji nadszedł.

Już zdecydowałem. Włączam się na falę ogólną. Wzywam dowódcę drugiej grupy i nakazuję mu objąć prowadzenie. Sam wykonuję manewr S, by mu to ułatwić.

Może pójdę za to pod sąd, lecz teraz o to nie dbam. Jestem tu dowódcą, czy nie? Nie myślę nawet o ludziach mojej formacji. Wydałem wyrok na nich, tak samo jak i na siebie. W oczach mojego pilota, patrzących sponad maski tlenowej, widzę aprobatę. Bez instrukcji rozpoczyna pierwszy zakręt wielkiej litery S.

W interfonie odzywa się czyjś głos.
— Bogies at eight o'clock high.

To zjawia się nasza eskorta myśliwska, bardzo pożądane towarzystwo. Moja wysoka o nich opinia podnosi się jeszcze. Jak się tu dostali? Droga była tylko jedna, przez blisko dwukilometrową warstwę chmur, co dla myśliwców w dużej formacji jest wyczynem godnym zanotowania.

PRZEKRACZAMY Kanał, jesteśmy nad kontynentem. Kierujemy się na południe, by wymanąć Zagłębie Ruhry. Gdy tylko nie jest ono celem wypraw, omijamy je z daleka. Nazywamy je „Flak Valley" (Doliną artylerii). I teraz daleko w lewo od naszego kursu horyzont ciemnieje, zapewne od setek rozrywających się pocisków. To nasi myśliwcy zaawanturowali się zbyt daleko. Teraz właśnie wycofują się z niebezpiecznego rejonu i przesuwają się po czystym niebie, wysoko ponad naszymi głowami. Na wszelki wypadek trzymają się poza zasięgiem naszych działek. W tak wielkiej masie zawsze znaleźć się może jeden z tych „dzielnych" strzelców, którzy kropią do każdego samolotu mimo dziesiątków godzin spędzonych na szkoleniu w rozpoznawaniu sylwetek.

Zbliżamy się do punktu, w którym nasz parasol myśliwski musi zawrócić. Ich formacje przerzedziły się już znacznie. Wreszcie ostatnie maszyny pokiwały skrzydłami i kładą się w zakręt.

— Thanks, little friends! (dziękujemy, mali przyjaciele). W trzy minuty po tym pożegnaniu odzywa się mój strzelec.

— Bogies at six o'clock climbing!

Boże, co za punktualność. To już Niemcy. Wiedzieli dobrze, gdzie pozostawi nas nasza eskorta. Ich myśliwcy czekali spokojnie na lotniskach, słuchając meldunków z punktów obserwacyjnych, które podawały naszą ilość, kurs, wysokość. Ich start wykalkulowano co do minuty.

— Myśliwcy! — woła znów mój strzelec. Dużo, wszystkie się wznoszą. Naliczyłem sześćdziesiąt, niektóre dwusilnikowe.

W słuchawkach mam teraz hałas. Prawie każdy z członków załogi coś widzi i krzyczą jednocześnie. Gdy na moment umilkli, klnę ich za brak dyscypliny. Mówię im, że ciszę przerywać wolno tylko w niezbędnej potrzebie, że mają skupić uwagę na nieprzyjacielu, nie strzelać do tych, którzy są poza zasięgiem.

Ten atak przyszedł znacznie wcześniej niż ktokolwiek z nas się spodziewał. Do Schweinfurtu i z powrotem droga jest jeszcze daleka.

Nieprzyjacielskie myśliwce są po obu flankach, z tyłu, z przodu. Ile — nie wiem, lecz dużo. Jak dotąd nie zrobiły żadnego wrogiego gestu, lecą.

Nagle daleko przed nami widzę powtarzające się błyski. Znam to, widziałem to już przedtem. Dostrzegam sylwetkę pierwszego myśliwca. Te błyski pochodzą z jego 20-milimetrowych działek.

Gra się rozpoczyna. Myśliwiec przelatuje nad naszą formacją. W stosunku do nas ma około 800 km/h. Znów błyski. Sześć formacji Messerschmitt'ów szarżuje na nas kolejno od czoła. Każdą witają nasze działka przednie, wstrząsając maszyną. Strzelcy ogonowi odzywają się rzadko, gdyż dla nich szybko niknący cel jest trudno uchwytny.

Napięcie nerwowe pierwszego ataku mija, pojawia się strach. Jak nie doszło do zderzeń — jest zagadką. Zresztą jest to zasługą raczej naszych nieprzyjaciół. My nie jesteśmy zdolni do uników. W tym jest też nasz ratunek, nie trudno byłoby o taki unik, który by podstawił maszynę pod maskę myśliwca. Zderzenie przy takiej szybkości wygląda niezwykle interesująco.

Staram się opanować i dowiedzieć o stanie formacji. Chyba cud; jak tylko mogę dojrzeć, wszystkie bombowce trzymają się szyku jak na defiladzie. Wzywam tylnego strzelca. Donosi, że jedna z maszyn w tylnej formacji dymi i zdaje się pozostawać.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

moje lotnicze ABC

STANISŁAW STRUMPH-WOJTKIEWICZ

STARA MIŁOSNA — POLICHNO - SOKOLA GÓRA

W początkach lipca 1935 roku dowiedziałem się o zorganizowaniu szkoły szybowcowej w Miłośnie pod Warszawą. Tereny były już zbadane i oblatane, a nawet pozwoliły na wypuszczenie w świat kilkudziesięciu pilotów kategorii A, którzy zostali wyszkoleni na sporadycznie organizowanych kursach. Teraz miała tu powstać placówka szkolna, prowadzona przez warszawski okręg wojewódzki L. O. P. P.

Telefon do Aeroklubu Warszawskiego, a następnie do okręgu wojewódzkiego L. O. P. P., sprawę od razu załatwił. Instruktor Pełka włączył mnie do swojej grupy, zaś p. Zaleski załatwił formalności. Tegoż dnia w jednym z hangarów na polu mokotowskim byłem „wykiwany" na „szubienicy", a zaraz potem holowałem swoim małym Polskim Fiacikiem „Wronę" w długim wozie transportowym do Starej Miłosny. Po ciemku już dojechałem na miejsce, a dnia następnego uczyliśmy się montowania „Wrony". Hangarów wtedy jeszcze w Miłośnie nie było, sprzęt musiał się mieścić w remizie straży pożarnej, codzień zatem trzeba było szybowiec rano składać, a wieczorem rozbierać. Cała grupa przyjeżdżała na szybowisko rano, ja zaś mogłem przyjeżdżać dopiero około godziny 15, śpiesząc się, aby dojechać na czas...

Najczęściej nie udawało się to. Pomimo gwałtownego i niebezpiecznego dla resorów pośpiechu — przybywałem zwykle wtedy, gdy było już po wszystkiem. Szybowiec naprawiano, winowajca wysłuchiwał od otoczenia moc najstraszliwszych obelg, a instruktor gorączkowo napędzał do naprawy.

Cierpliwość jednak zwyciężyła, przybył drugi i trzeci szybowiec; po pierwszych szuraniach zacząłem odrywać się od ziemi; wreszcie przyszło opanowanie lotu w linii prostej i boleśnie zapłacona kategoria A. Młodzi uczestnicy grupy zawzięcie ścigali sędziwego w stosunku do nich redaktora i zaaplikowali mu niebywałą porcję obijania. Może właśnie dlatego w moich następnych stu startach miałem lekkie i pełne wyczucia lądowania.

Wypuszczali mnie w powietrze i z wielką cierpliwością uczyli następujący instruktorzy: Gliwiński, Pełka, Kamiński, Różański i wreszcie Kazimierz Kula, przy którym, późną jesienią, w porywistych wichrach, wychodziłem na bloczku do stu metrów w górę i robiłem pierwsze nieporadne zakręty. Praca dziennikarska i podróż do Ameryki nie pozwoliły mi tego roku na porządne szkolenie i bilans mój zakończyłem 79 startami, o czasie ogólnym 20 minut. Najdłuższy mój lot w Miłośnie trwał około minuty — powód do wielkiej dumy. Głównym jednakże wynikiem odwiedzanie Miłosny był podziw dla wielkich zdolności pedagogicznych instruktorów i dla jednolitej metody szkolenia, przy równoczesnym liczeniu się z indywidualnością poszczególnych uczniów. Poza tym wspólne dążenia, wspólnie przeżywane małe dramaty, opętańczy zapał do latania w rosnących zastępach uczniowskich — oto co zbratało mnie, człowieka czasu minionej wojny, z nową młodzieżą a właściwie z jej najszlachetniejszym, latającym odłamem.

Muszę tu również dodać, że nawet te skromne początki latania w Miłośnie przyniosły mi lepsze samopoczucie fizyczne i moralne, dały mi niespodziewanie nowy zapas opanowania i jakby wewnętrzne skupienie.

Już w początku wiosny roku zeszłego było jasne, że nie zdołam wyrzec się dalszej nauki latania. Szczególniej szum wiatru i widok pędzących obłoków niepokoił mnie w najwyższym stopniu. Latanie jest zaraźliwe i nurtuje nieprzerwanie każdego, kto choć raz zakosztował pilotażu. Tym tłumaczy się subordynacja niemal pokorna, panująca na wielkich szybowiskach. Szybownicy zapatrzeni są jak w tęczę w kierownika szkoły, od którego przecież zależy czy da im zakosztować powietrznego haszyszu, czy pozwoli im raz jeszcze przeżyć emocję lotu żaglowego.

W związku z tym przypominam sobie rozmowę, jaką miałem na jednym z pagórków w Miłośnie. Podszedł do mnie wysoki, barczysty i z chłopska poważny plutonowy. Okazało się, że był słuchaczem wojskowego wydziału lekarskiego. Rozpytywał mnie o sposób redagowania i drukowania gazety. Człowiek ten nie tracił czasu: oto w przerwach między lotami pragnął dowiedzieć się czegoś nowego. Zaspokoiłem jego ciekawość, po czym z kolei pytałem — dlaczego przyszedł do Miłosny?

— Muszę nauczyć się latania — odpowiedział.

— Ależ to nie ma nic wspólnego z pańskim przyszłym fachem, a znów na sportowca nie wygląda pan...

— To prawda — odrzekł — że nie lubię tracić czasu na zabawę. Ale, jako przyszły lekarz, zamierzając poświęcić się specjalnie chirurgii, muszę zdobywać dwie rzeczy: subtelność ręki i oderwanie się od egoizmu życiowego, od egotyzmu powiedzmy. Pilotaż wymaga poczucia odpowiedzialności za ruchy ręki, a zatem uczy ją opanowania, daje jej wyczucie... Zaś w ogóle latanie zawsze mniej bezpieczne od nie-latania — przynieść musi w rezultacie mniejsze rachowanie się z własnym życiem... Można będzie patrzeć na nie z pewnego dystansu...

— Taka kuracja odtłuszczająca duchowo?

— Otóż to właśnie! — ucieszył się.

Ciekaw jestem bardzo, czy ten pracowity i rozważny człowiek poprzestał na lataniu jako na środku, prowadzącym do określonego celu? Myślę, że nie. Latanie służy i służyć będzie wielu celom, zawsze jednak dla pilota pozostanie namiętnością.

*

W maju 1936 roku wybrałem się do Polichna pod Kielcami. Znalazłem tam w malowniczej okolicy szkołę w całym tego słowa znaczeniu: z warsztatami i hangarami, gdzie było mnóstwo szybowców, z ładnym budynkiem szkolnym, z sypialniami i jadalnią. Kierownik szkoły Kazimierz Plenkiewicz był mało widzialny, gdyż w okresie tym poświęcał więcej uwagi pobliskiej szkole żaglowej w Pińczowie, a w Polichnie zastępował go Michał Glatman. Znakomity ten instruktor odbywał wtedy pierwsze szurania z grupą młodzieży kieleckiej, ja zaś chodziłem smętnie na tak zwaną „czwórkę", czyli czwartą od Chęcin górę i czekałem na odwrócenie się wiatru. A właśnie wiał wiatr wschodni, nieużyteczny dla szybowników na terenie całej Polski. Można co prawda startować z „czwórki" na wschód, co też ostatecznie robiłem — ale brak dobrego lądowiska i pobliskie sąsiedztwo zbocza „trójki" nie pozwalało na prawidłową naukę.

Początkujący szybownik przeżywa zawsze emocje na nowym nieznanym terenie. Przeżywałem te emocje i ja, gdy wiatr obrócił się na południe. Startowałem z tak zaciętym wyrazem twarzy, że Glatman wstrzymał komendę i zapytał:

— Jak się pan czuje?

Spojrzałem przed siebie. Zbocze opadało stromo. Czterech „ambasadorów", z minami obojętnych oprawców, trzymało liny. W porównaniu do pagórków Miłosny wydała mi się ta „czwórka" istnym Giewontem. Daleko w dole zielenił się łączka, na której coś się pasło: koń albo krowa. Tam miałem wylądować po wykonaniu czterech zakrętów. A na pół wysokości „czwórki" sterczał skalny grzebień, o który nie tak dawno rozbił się na śmierć dobrze już zaawansowany pilot Sikorski. Tamże miał zginąć w kilka tygodni później i sam Glatman. Teraz patrzył na mnie pytająco i rozważał, czy by na początek nie puścić mnie z niższego punktu.

Rozważyłem i ja bardzo sumiennie moją sytuację wewnętrzną, po czym odpowiedziałem konkretnie:

— Czuję się tak, jak bym miał za chwilę dać w pysk bokserowi...

Glatman kiwnął ze zrozumieniem głową i dał komendę.

Startów do kategorii B wykonałem 34, aż zakręty zaczęły być płynne i zawiązane, spokojne i opanowane. Kochany Glatman męczył się ze mną i martwił, doradzał i zachęcał, kręcił głową i sykał, ale sprawę doprowadził do pomyślnego końca. Wiatr obrócił się jeszcze na zachód i na północ. Ostatnie starty miałem w kierunku szkoły. To, co przedtem nie wychodziło, zaczęło się nagle udawać. Po łagodnym północnym zboczu łaziłem ostatecznie jak chciałem, wykręcając po sześć pełnych zakrętów. Przyszło to naturalnie dopiero wtedy, kiedy dałem spokój „chwalebnej" przezorności i zacząłem się w postanowieniu, że raczej połamię szybowiec i własne kości, niż ustąpię przed trudnościami. Po którymś locie, gdy lądowałem przepisowo na drodze, Glatman wystartował za mną na drugim szybowcu, usiadł o metr ode mnie i powiedział:

— Trzy ostatnie loty zaimponowały mi. Ma redaktor u mnie kategorię B!

Tegoż dnia moja radość była zgaszona niepowodzeniem. Trzy razy z kolei startowałem z „czwórki" z zadaniem lądowania na punkt — i trzy razy nie dociągnąłem.

W Polichnie było to samo co w Miłośnie: braterska przyjaźń młodych szybowników, fantastyczne umiłowanie pracy szkoleniowej przez instruktorów.

W drugiej połowie lipca czekałem na pomyślny wiatr w trzeciej szkole szybowcowej LOPP, mianowicie na Sokolej Górze pod Krzemieńcem. Jest to, jak wiadomo, szybowisko dla lotów żaglowych. Wołyński żar wisiał nad ziemią, muchy żarły człeka niesamowicie, grupa kandydatów na kategorię C czekała warunków. Dla niewychodzenia z wprawy kazano nam startować z pozostającymi. W moi „dzienniku lotów" mam zanotowane krótkie loty ze startów: „Spod drogi", „Z 1/5 Wilczej", „Z 1/3 Wilczej", „Z całej Wilczej" i „Z Ostrej". Są to nazwy gór, otaczających dolinę pól kulikowskich. Sprężysty kierownik szkoły Zbigniew Mikulski, znany z przelotu Ustianowa — Puławy, oraz instruktorka p. Maria Younga, stawiali tu przyszłym pilotom żaglowym większe wymagania. Nie poszły więc na marne loty treningowe.

W jednym z tych lotów przeszedłem na „Czajkę", szybowiec obudowany. Nie miało się już pod sobą widocznej pod nogami przepaści. Po „Wronie" czułem się na tej „Czajce" tak, jakbym przesiadł się z wagonu towarowego do miękko i sprawnie niosącego pullmana. Zwiedziłem okoliczne starty żaglowe, używane przez treningowców, wypiłem masę soku wiśniowego w kantynie szkolnej, nastuchałem się wielu ciekawych relacji szybowniczych, aż przyszedł wiatr południowowschodni i następnie południowy o szybkości 6—10 m.

Z niebywałą emocją windowałem się na Górę Sokolą. Pierwszy wystartował Mikulski na rasowym „S-G3-bis" i wzniósł się na wysokość 1000 m ponad start. Warunki świetne! Zmarnowałem te „świetności"! W czterech kolejnych startach utrzymywałem się co prawda w powietrzu od 3—5 minut i dostałem kategorię C-1, co oznacza pierwszy warunek do kategorii C, jednak nadmiar szybkości nie pozwalał na dłuższe żeglowanie, traciłem wysokość i odchodziłem od zbocza, lądując w dolinie, gdy inni żeglowali wysoko nad startem. Wieczorem tego dnia byłem bardzo smutny i rozgoryczony na siebie i na cały świat. Pewność siebie została utracona. Nie pocieszyła mnie ani codzienna kąpiel w pobliskich Berężach, ani prognoza dobrego wiatru na dzień następny, a pobłażliwą sympatię p. Youngi potraktowałem jak obelgę. Tego paskudnego, choć cudnie rozgwieżdżonego wieczora, czułem się bardziej dziennikarzem niż szybownikiem...

Dzień następny przyniósł poprawę. W czterech kolejnych lotach miałem czasy od 5 do 14 minut i uzyskałem C-S i C-U, czyli pełnię kategorii C.

Jednak dopiero w ostatnim locie, który trwał 14 minut, nauczyłem się nie przeszkadzać prądom, to też wyniosło mnie na paręset metrów ponad start. Grupka pilotów przypatrująca się mojemu lotowi malała, aż przestała patrzeć na moją „Czajkę" i skierowała uwagę na start następnego szybowca. Był dobry znak. Aż do sygnału, nakazującego mi lądowanie, latałem ponad górą i ponad szkołą coraz spokojniej i swobodniej. Pewna trudność wynikła dopiero przy schodzeniu do lądowania: oto termika rozpalonej doliny wynosiła ku górze „Czajkę", która aż dygotała od nadmiaru szybkości. Musiałem schodzić spiralą, wreszcie ślizgami.

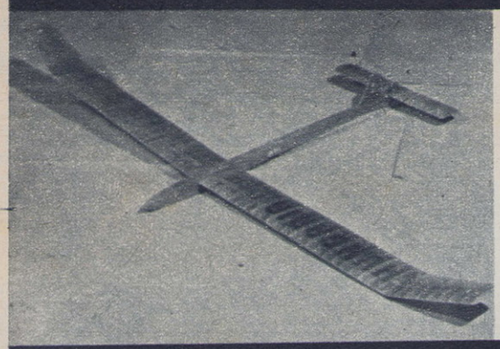
Z tych trzech szybowisk Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wyniosłem wspomnienie setek młodzieży, zaprawiającej się w lataniu pod kierunkiem jak najbardziej wykwalifikowanego personelu instruktorskiego.

A później przyszły loty z pińczowskiego „wału" na „Komarze" i „SG3", spełnione warunki do kategorii „D", loty holowane i holujące w Masłowie i na lotnisku Mokotowskim, wreszcie — wojna, a z nią koniec przeżyć i namiętności sportowych.

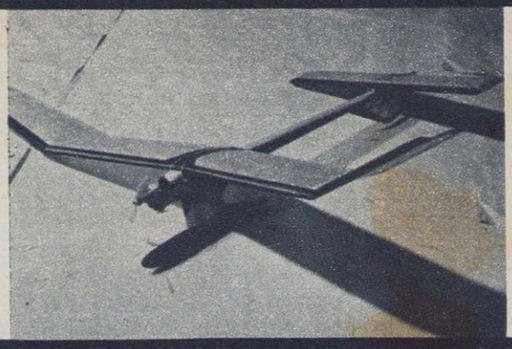
Start „Wrony" w Polichnie, gdzie szkolono do kategorii „B".

Maria Younga, pionierka szybownictwa i instruktorka z Sokolej Góry, na zawodach w Ustianowej (r. 1936). Foto: autora

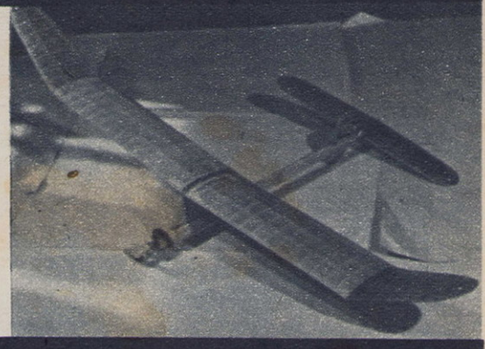
Modele VII Zawodów Międzynarodowych



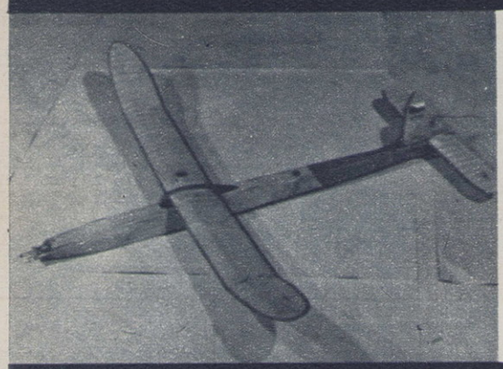
Model nie nowy, ale Norbert Röser (Węgry) potrafił nim wygrać.



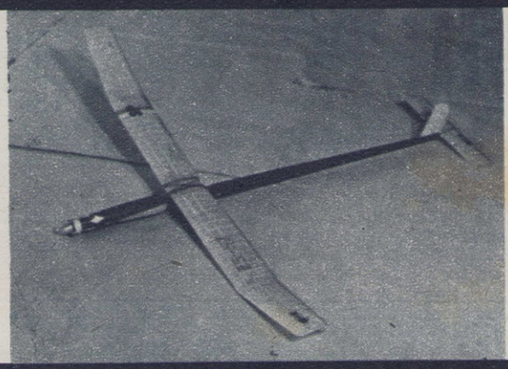
„Ostatni" z „Kormoranów", Ludomir Nowakowski (Polska „C") uzyskał nim 639 pkt.



Zwycięski model Hajka (CSR) „zdarł" już 5 silników! Chyba się opłaciło: wicemistrzostwo świata na r. 1958 i taaki początek nowego sezonu!

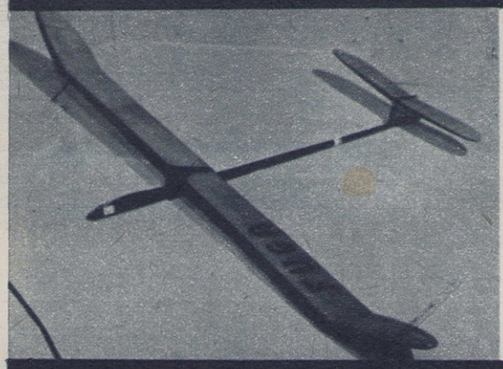


Radoslav Cizek (CSR) miał modele stare, ale... zajął zasłużenie II miejsce.

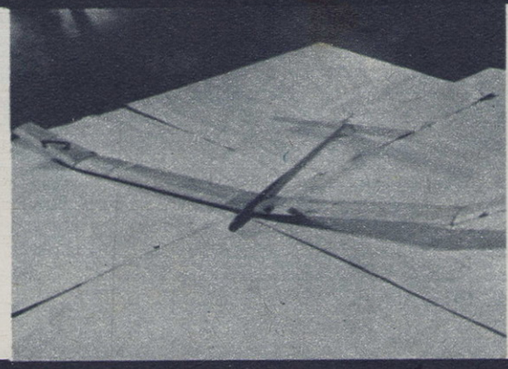


Wicemistrz świata Stanisław Żurad zdobył tym modelem 897 pkt. Szkoda, że — „poza konkursem".

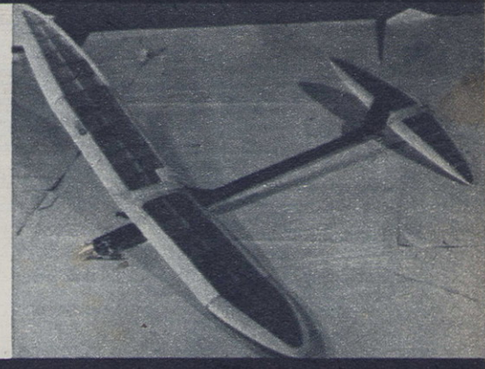
Na horyzoncie nowa sława: Anatol Kossowski — Polska — 811 pkt.



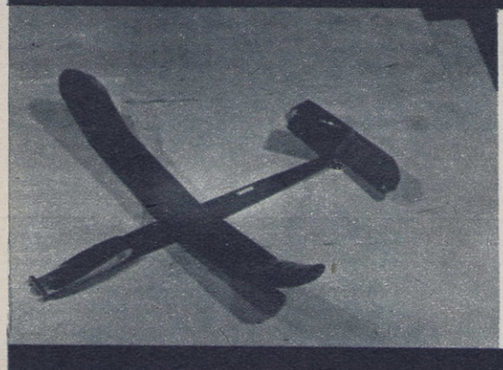
Nasz oficjalny reprezentant — Antoni Sulisz — zajął III miejsce. Fuga — znaczy także ucieczka — rzeczywiście!



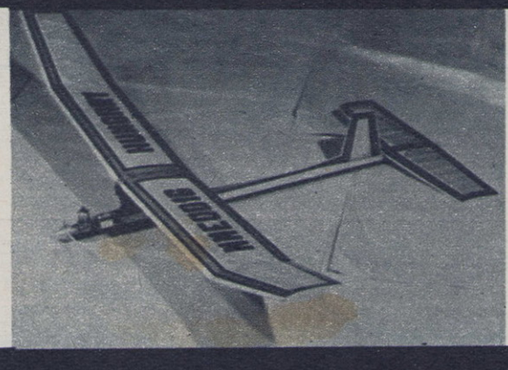
Szybowiec Stefana Jurczeniaka z Jeleniej Góry. Tego jeszcze nie było: na zawodach (choć poza konkursem) — 900 pkt. (!!)



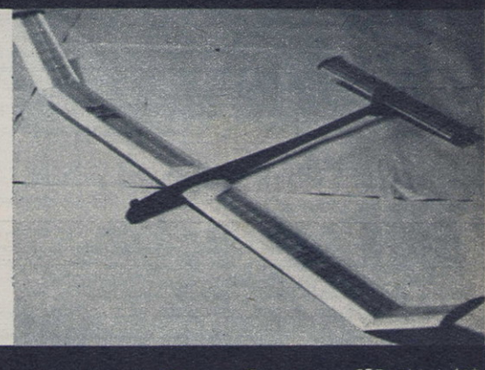
Model jugosłowiański był „groźny" na probach. Jednak w czasie konkursu wiatr zdmuchnął Scepanovica na przedostatnie miejsce.



Gumowki niemieckie były kryte tkaniną. Zwyciężca Karl Heinz Fischer wykonał tym modelem 4 pierwsze loty.



Andras Meczner (Węgry) osiągał najlepszą wysokość. Brak rutyny zepchnął go na 825 pkt. (II miejsce).



Bruno Haasse (Polska „C") zdobył 877 pkt i też poza konkursem — co za pech!

NA WAKACJACH

NIE ZAPOMNIJ

O „SKRZYDLATEJ"!

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

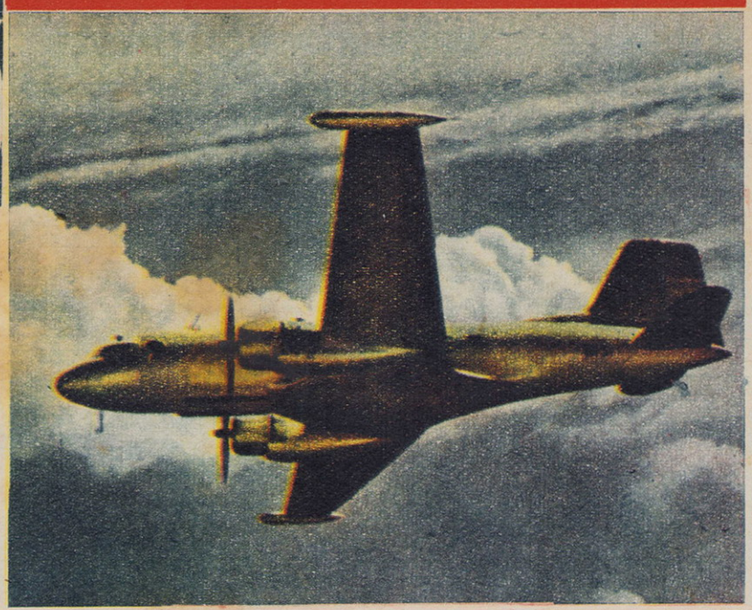
Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 9 LIPCA 1959 R. **Zam. 3845/C W-46**

RAKIETA PO ŚWIECIE

AVIA-14 Z DODATKOWYMI ZBIORNIKAMI

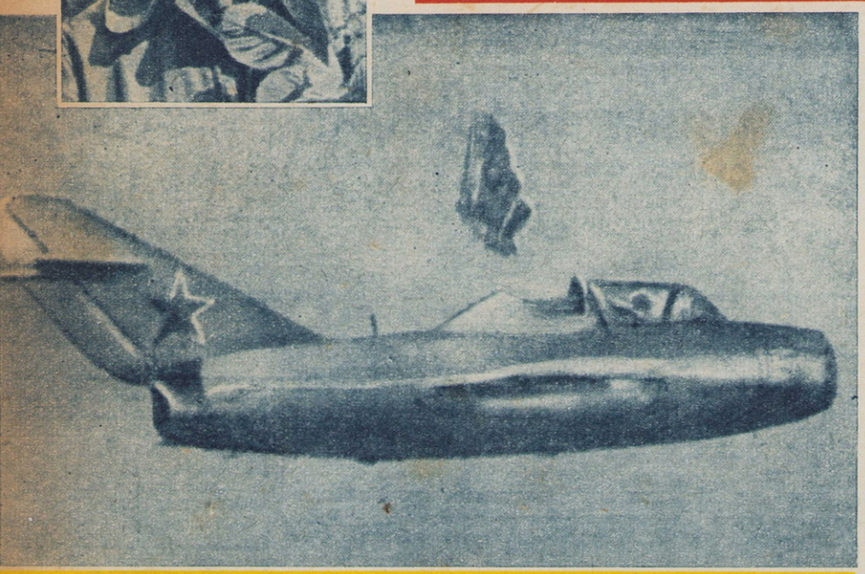


W czechosłowackich zakładach lotniczych im. J. Dymitrowa w Pradze opracowano nowy typ znanego samolotu pasażerskiego Avia-14 (Il-14) — z dodatkowymi zbiornikami na paliwo, umieszczonymi na końcach skrzydeł, o pojemności 500 litrów każdy. Zwiększa to znacznie zasięg samolotu.

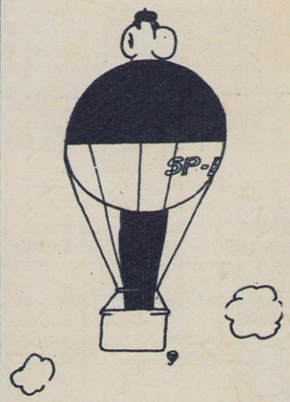
JAK-24 LATAJĄCY DŹWIG

Przy odnawianiu zburzonego w czasie ostatniej wojny pałacu Jekaterynińskiego w mieście Puszkin (ZSRR) użyto do przenoszenia wielotonowych 18-metrowych kratownic stalowych dwuwirnikowy śmigłowiec Jak-24. Śmigłowce tego typu mają być użyte szeroko przy montowaniu mostów, ustawianiu słupów linii wysokiego napięcia i innych tego rodzaju pracach.

2000 SKOKÓW

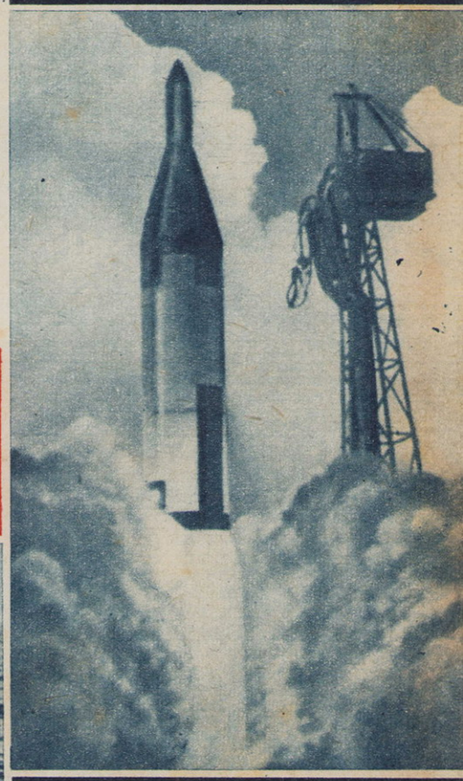


Tak wyglądał (zdjęcie powyżej) pięćdziesiąty skok katapultowany Zasłużonego Mistrza Sportu ZSRR płk N. Nikitina. Skok ten był jednocześnie dwutysięcznym w karierze spadochroniarskiej płk Nikitina.



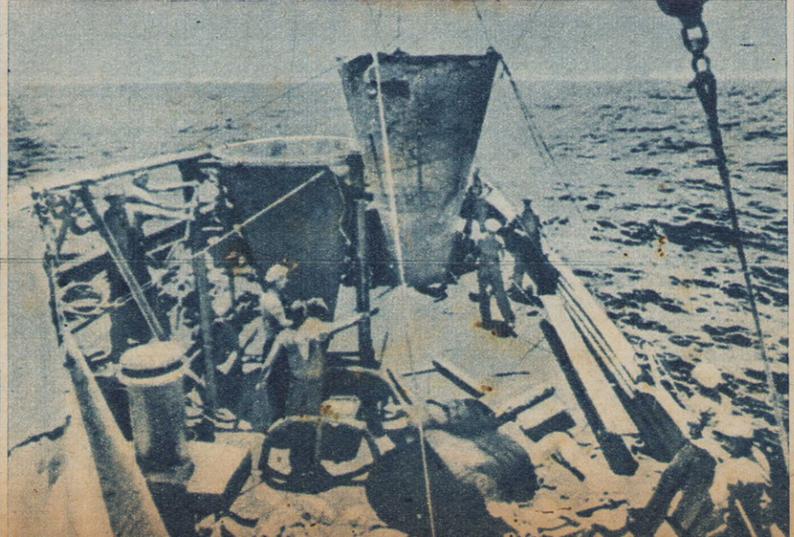
BEZ SŁÓW
Rys. W. Fuglewicz

„POLARIS" STARTUJE



Pociskiem rakietowym stosunkowo najmniej znanym u nas z publikacji zagranicznych jest „Polaris". Rakieta ta ma się znaleźć na uzbrojeniu atomowych okrętów podwodnych, które będą mogły odstrzeliwać ją spod wody na odległość wielu setek kilometrów. Na zdjęciu — próbne odpalenie „Polaris", tym razem ze stanowiska naziemnego.

ZDJĘCIA: „Grażdanskaja Awiacja", „Kridla vlasti", „The Aeroplane and Astronautics", „The Illustrated London News".

KOSMICZNA PODRÓŻ MAŁPEK

Cały świat z zainteresowaniem śledził perypetie dwóch małpek „Baker" i „Abie", które w głowicy rakiety „Jupiter" odbyły podróż na wysokość 480 km i szczęśliwie zostały wyłowione z fal Atlantyku w odległości 2 400 km, po opadnięciu głowicy. Na zdjęciu — z prawej: Amerykański okręt patrolowy wyłowił z fal oceanu głowicę „Jupitera". Siedzą w niej żywe małpki. Z lewej: „Baker" po wyjęciu jej z kapsułki, która była jej siedzibą wewnątrz głowicy „Jupitera".